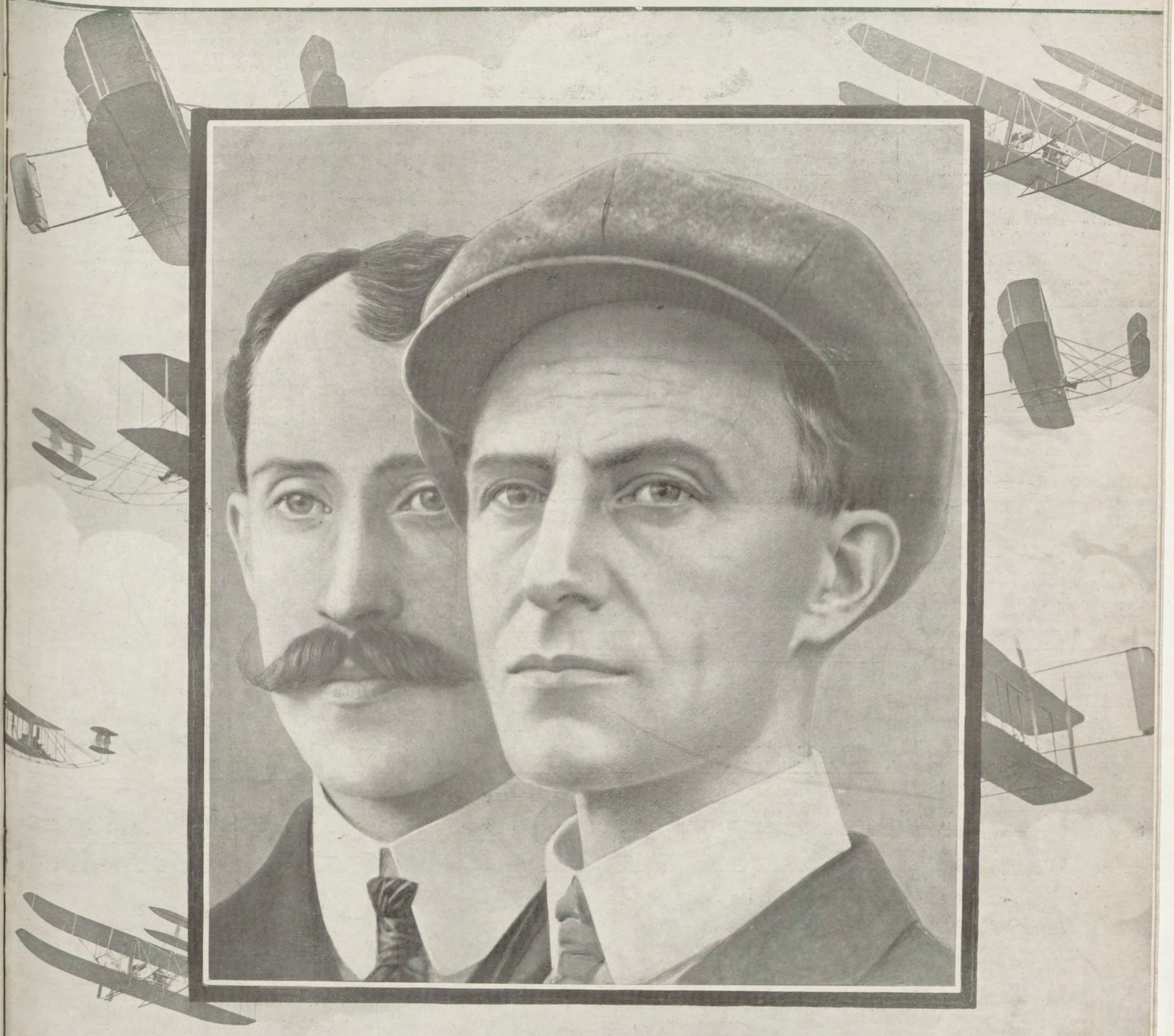
12e Année — N° 548. — 50 centimes — 20 Mars 1909 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO

STADE BORDELAIS CONTRE RACING-CLUB



Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Elysées, et 9, aven. de l'Opéra

La *Vie au Grand Air* commence dans son numéro d'aujourd'hui

La Vie et les Inventions des Frères Wright

par Victor BREYER et Robert COQUELLE

(*Voir pages 195 et 196.*)

Abonnements :
Paris et Départ. 24 fr. — Étranger 28 fr.
Changements d'adresse 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

PARFUM ULTRA PERSISTANT

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME . PARIS

RENEZ GARDE, Madame

Si vous commencez à grossir, et grossir, c'est à vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille redeviendra ou redeviendra svelte. — Le flacon de 60 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f. **TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.** Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty***.

SAVON BELFLOR

L.T. PIVER

PARIS

AUTOMOTEUR AVEC GARDE-ROBE

DUPONT

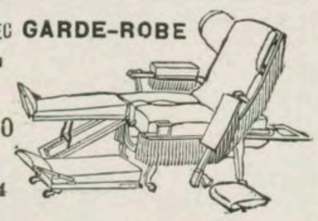
Rue Hautefeuille, 10

PARIS (VIe)

Téléphone 818-67

Voi Franco du Catalogue 4

AUCUNE SUCCURSALE



A VENDRE

par le Département de la Guerre.

Casernes des Grands Rocques

Guernesey.

Les offres seront reçues pour l'achat total de ladite propriété qui convient soit à la culture, soit à la construction de bâtiments.

Elle mesure 2 acres, 2 roods, 12 perches (environ 2 arpents, 6 perches) et possède plusieurs bâtiments avec une façade de 165 pieds sur la route de Passée et de 210 pieds sur une route de

Les offres et les demandes de renseignements doivent être adressées à Monsieur le commandant des Ingénieurs Royaux, R. E. Office. Guernesey. Iles de la Manche.

BATTERIES DE CUISINE

en

Nickel Pur Massif Garanti de Berndorf

Usines à Berndorf, Basse-Autriche.

Jamais de réparations.—Durée infinie donc les plus économiques

Pas d'Appendicite. Pas d'empoisonnements par mauvais étamage

en vente:

48, Rue de Malte, Paris

20, Rue des Cendres, Bruxelles.

LA SÉCURITÉ PAR LES JANTES AMOVIBLES

DUNLOP

LA SEULE RÉVÉLATION DU GRAND PRIX

UNE HEUREUSE INNOVATION

" L'HISTOIRE DU CYCLE "

dans le

CATALOGUE 1909 DES CYCLES

CLÉMENT

ENVOYÉ GRATIS — PRÉ-St-GERVAIS (Seine)

AUTOMOBILES

F. DE BAZELAIRE, AGENT GÉNÉRAL F. JACOTIN

GARAGE PÉREIRE, 209, 211, boulevard Péreire - Téléph. 590-38

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD

Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche

Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.

EAU DENTIFRICE CHARLARD

Prix du flacon : 2 fr. 50

Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne Nouvelle, PARIS.

La Bourse des Sports

ASSURANCES SPORTIVES

Les Assurances spéciales, 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone 288-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés de ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances spéciales, 20, rue Taitbout**, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demandes, les **Assurances spéciales** envoient verbalement toutes explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner nº 283-41.

La voiture de ville la plus agréable est le

Petit Landaulet

Vinot Deguingand

12/16 HP. 4 cyl.

29 Quai National Puteaux.

DIABETE

Guérison radicale sans régime par "Tisane Diabétol" Broch. attestat. gratis. Poulain, *Dr Ste Diabétol*, Amiens.

LIQUEUR BÉNÉDICTINE

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on march 20th 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements .. .. 24 fr.
Étranger .. .. 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

20 Mars 1909 — N° 548
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

L'E KRONPRINZ BÉNIT SON BOBSLEIGH AVANT LA COURSE

On sait que le kronprinz d'Allemagne est un grand amateur de sports d'hiver. Tous les ans, il prend part aux courses de Davos sur son bobsleigh qu'il conduit lui-même. La tradition veut que quand un nouvel appareil court pour la première fois, le capitaine de l'équipe lui donne avant le départ sa bénédiction en prononçant quelques paroles de souhaits. Le futur empereur ne pouvait manquer à cette tradition. C'est cette curieuse cérémonie que nous reproduisons ici.

LA FIN D'UN CHAMPION

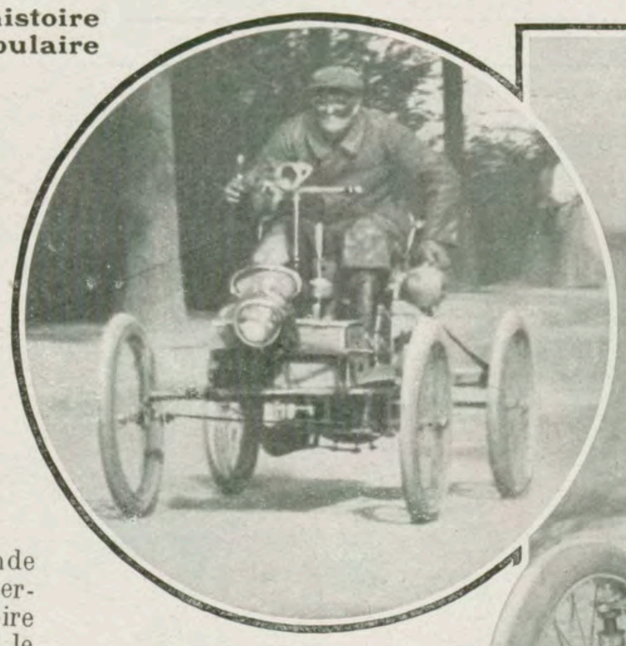
Léon Théry restera dans l'histoire de l'automobile le plus populaire des coureurs Sa carrière

La nouvelle de la mort de Théry est venue tristement nous surprendre la semaine dernière, alors que la *Vie au Grand Air* était déjà sous presse. Nous lui avons pourtant consacré un souvenir, mais nous nous en voudrions de laisser partir un tel champion sans retracer ici, en quelques lignes et quelques images, sa carrière si bien remplie.

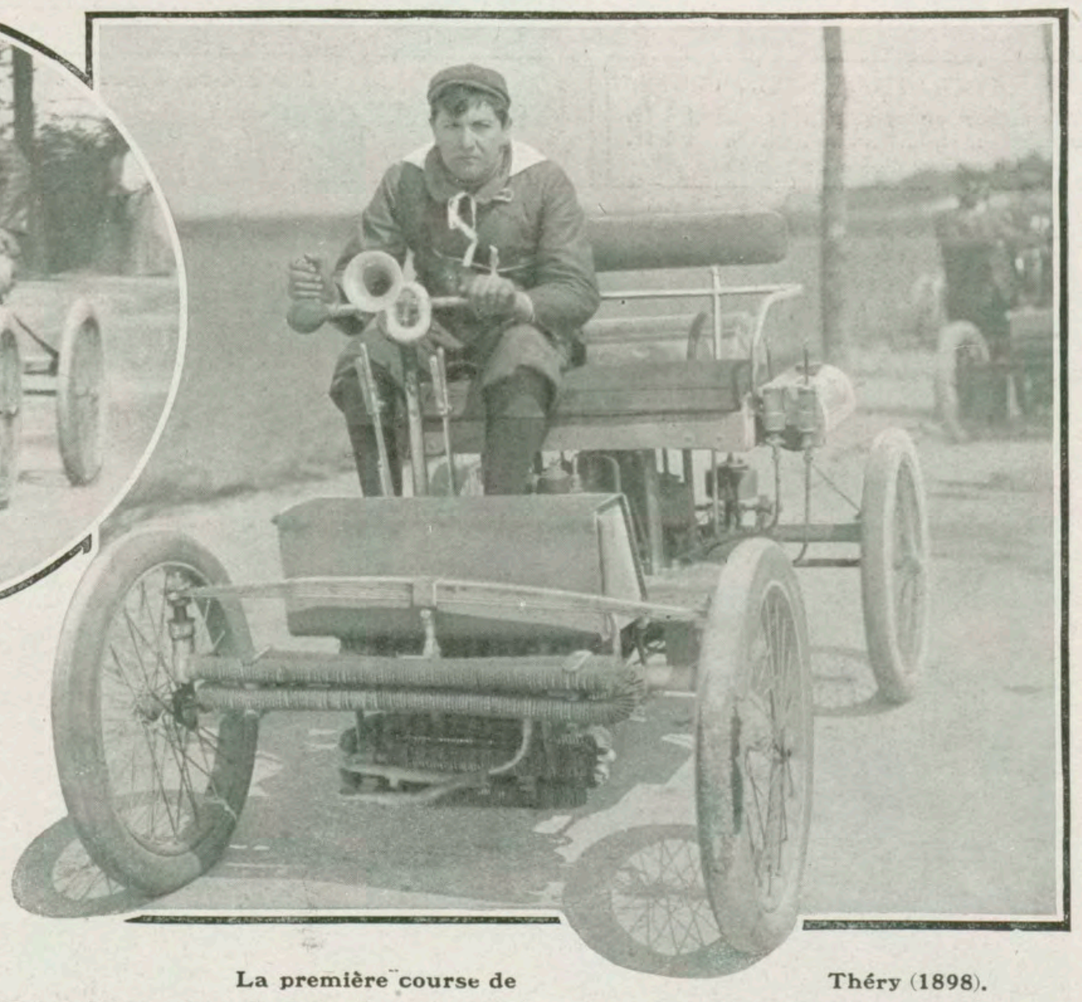
Il est des lois mystérieuses dans la destinée des choses et des hommes. Celui qui fit ses débuts avec la première grande course internationale, Paris-Amsterdam, qui marqua par sa victoire dans la Coupe Gordon-Bennett, le point culminant de l'histoire du sport automobile, disparaît en même temps que les courses dont il avait été le prototype et le représentant. Jamais coureur ne posséda la popularité de Théry. Son nom représentait pour la foule ce que fût celui de Terront dix ans auparavant pour la bicyclette. Il n'était petite bourgade dans le fond des provinces les plus reculées où il ne fût connu et jamais aucun ne le remplacera. Cette popularité, il la devait au quadruple event qu'il avait si brillamment réussi. Il la devait à la satisfaction qu'il avait donné à notre orgueil national, en faisant triompher nos trois couleurs devant le Kaiser, en ramenant en France la Coupe qui, deux fois déjà, nous avait échappée et en la conquérant définitivement. Il la devait enfin à cette bonne grosse figure enjouée, à ce sourire un peu gouailleur et bon enfant, à cette simplicité modeste qu'il avait conservée dans les jours de triomphe.

Hélas ! nous ne le verrons plus à son volant, avec cette allure placide qu'il n'abandonnait pas à 120 à l'heure. Et personne ne lui succèdera, puisque la course est morte.

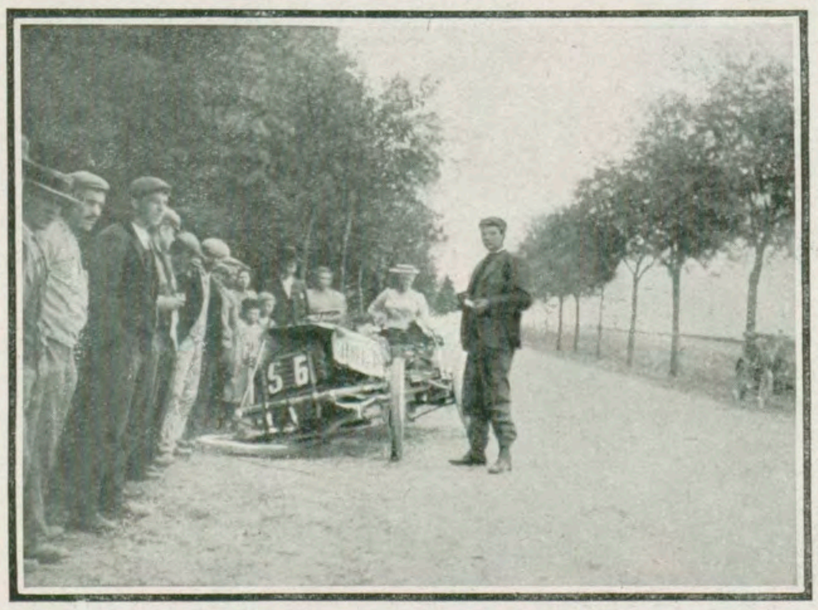
D'autres conducteurs ont peut-être eu plus de virtuosité, d'autres plus de témérité, d'autres plus de fougue et d'emballement, aucun n'a eu comme lui la sûreté, la certitude. Nul n'a pris un virage avec plus d'assurance, n'a mené plus droit dans les lignes droites. J'ai eu souvent le plaisir d'être conduit à grande allure par des maîtres du volant, aucun ne m'a donné le même sentiment de tranquillité, la même sensation de la voiture qui file droit comme



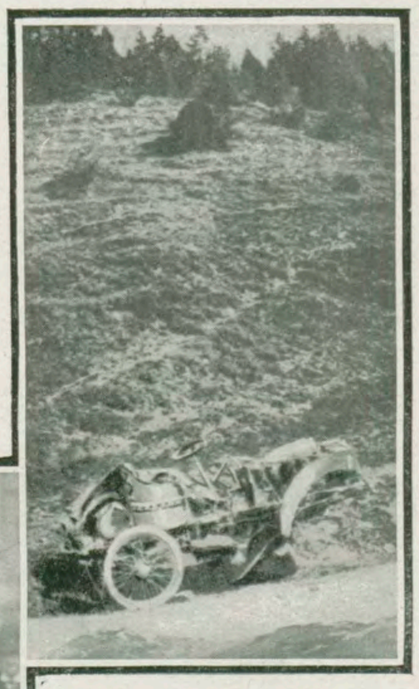
Théry dans le Tour de France (1899).
Il se classa deuxième derrière Gabriel.



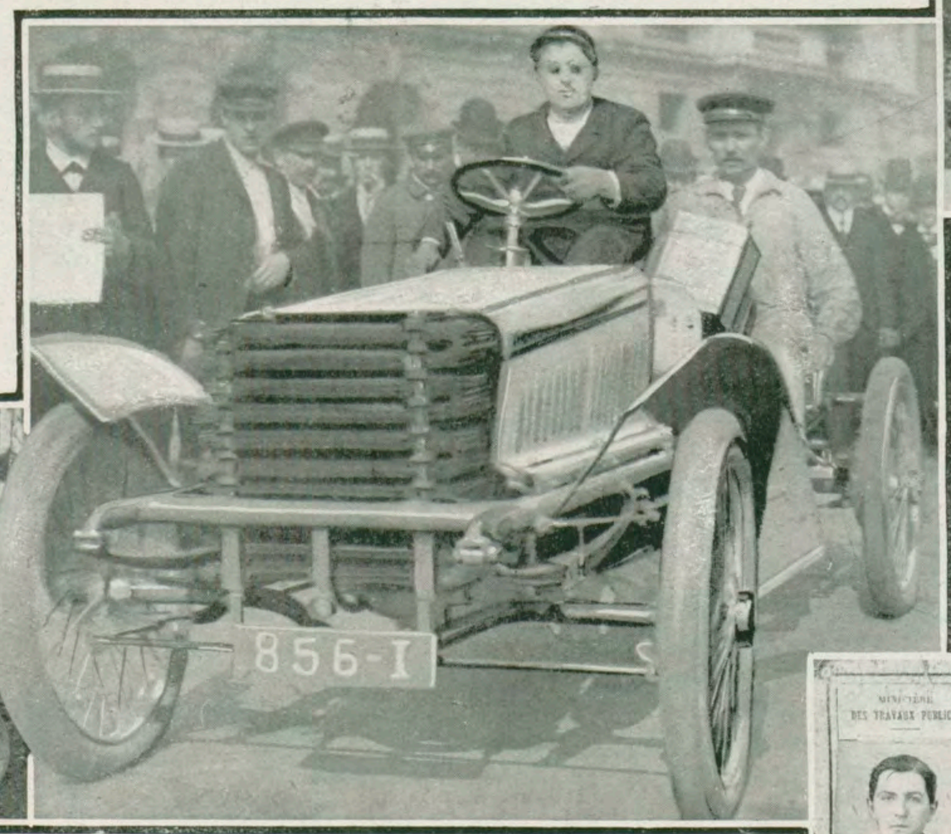
La première course de Théry (1898).
Théry débuta dans le Criterium des Voiturettes, couru le 28 avril sur la route de Chartres à Ablis et y finit bien placé.

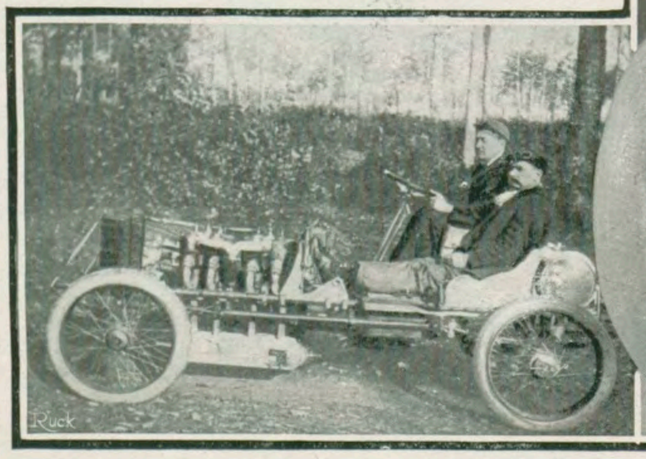


Au Circuit des Ardennes (1902).
Alors qu'il paraissait devoir bien se classer, il trouva sur son chemin une vache.



Une chute dans l'Arlberg.
Il fut précipité au fond d'un ravin dans la traversée de l'Arlberg.





Dans Paris-Vienne (1902).
Après une chute dans l'Arlberg, il fit une réparation de fortune et parvint à terminer la course.

Dans Paris-Madrid (1903).
Il se classa quatrième des voitures légères dans la première et unique étape, après avoir assisté au tragique accident de Marcel Renault.

Léon Théry.

Le plus populaire des conducteurs français disparaît en même temps que les courses d'automobiles. Sa quadruple victoire restera inégalée et il sera dans l'histoire celui qui ramena en France la Coupe Gordon-Bennett et qui l'empêcha l'année suivante d'en sortir.

sur un rail imaginaire. La dernière fois que nous fîmes de la route ensemble, il s'agissait de 1200 kilomètres. Nous couvrîmes Paris-Bordeaux d'une traite et nous revînmes en suivant les coureurs cyclistes. Il me donna la sensation d'un homme fatigué, résistant mal à l'effort. Cependant à Dieppe, il semblait remis, et peu s'en fallut qu'une fois de plus il ne sauva l'honneur de la France. Il fut du moins celui qui nous donna le plus longtemps l'illusion de la victoire.

Metteur au point incomparable, il jugeait, au passage d'un concurrent, au bruit de son moteur, quel était son point faible et, de son volant, le moindre son lui montrait ce qu'il aurait à retoucher à sa rentrée à l'usine.

Né à Paris, rue Mazagran, ce Mazagran qui vit aux Ardennes françaises sa première victoire, le 16 avril 1879, Théry n'avait pas encore 30 ans. Après être passé à l'école de la rue des Petits-Hôtels, il débuta chez un mécanicien de la rive gauche et entra chez Decauville comme ajusteur. C'est là qu'il prit la première fois la barre de direction. Il débuta dans le Critérium des Voiturettes, organisé par le *Vélo* le 28 avril 1898, sur la route de Chartres à Ablis. C'était le fameux jour où Léon Bollée, sur son bizarre engin à trois roues, atteignait le premier 60 à l'heure. Le jeune mécanicien s'y classa dans un bon rang. La même année, il prenait part à Paris-Amsterdam et finissait 4e. Il prenait également une bonne place dans la Coupe des Voiturettes et établissait le record du kilomètre sur la route de Dourdan.

En 1899, il formait équipe avec Gabriel et Ulmann dans le Tour de France. Les trois camarades prirent les trois premières places des voiturettes, Gabriel la première et Théry la seconde. Il ne figura pas dans Paris-Berlin (1901), mais dans Paris-Vienne (1902), il faillit perdre la vie. En traversant les gorges de l'Arlberg, ses freins usés, ne fonctionnant pas, il fut culbuté avec sa voiture dans le fond d'un ravin. Son mécanicien Jouanno et lui s'en tirèrent sans encombre. Il répara tant bien que mal sa voiture avec les pièces de celle de Ravenez qui avait culbuté dans les mêmes parages. Mais il manquait de roues; l'une put être retapée, l'autre il fallut la refaire. Après avoir remonté à grand mal sa voiture sur la route, chez un charron du voisinage, taillant à même un tronc d'arbre, il parvint à établir une roue rudimentaire, mais qui lui permit pourtant de finir. Quatre-vingt-huitième à l'étape, il finit trentième. La même année, au Circuit des Ardennes, alors qu'il paraissait bien devoir se placer, il entra dans une vache qu'on avait oubliée sur la route (!); ce fut son dernier accident.

En 1903, dans Paris-Madrid, il suivait Marcel Renault, quand celui-ci se retourna et il faillit écraser le mécanicien qui gisait sur la route. Il finit quatrième des voitures légères. Le 1er novembre de la même année, il entra chez Brasier et c'est la suite ininterrompue de succès que l'on connaît, la quadruple victoire aux Ardennes, au Taunus et deux fois en Auvergne, le triomphe et le repos. Il n'en sortit que cette année au Grand Prix où nous le revîmes au volant d'une Brasier et où il porta

toutes nos espérances, on sait ce qu'il advint. Après avoir menacé le premier pendant plusieurs tours accomplis avec cette régularité d'horloge que nous lui connaissons, cette aisance et cette simplicité de conduite qui faisaient qu'il semblait marcher moins vite que d'autres sur lesquels il gagnait cependant, Théry, victime d'un banal accident de roue dut abandonner. Il ressentit beaucoup de chagrin de cette défaite à laquelle pourtant il était étranger et, peut-être, ne fut-elle pas sans influence sur sa santé.

« Pauvre gros! » C'est ainsi que Brasier l'avait baptisé, et c'est de ce nom qu'il l'appelait une dernière fois dans les quelques paroles émues dont il saluait la tombe entr'ouverte, tandis que tout alentour, les anciens camarades d'atelier, ceux qui avaient été avec lui à l'étau et au banc-d'essais versaient des larmes. Je revoyais encore par

Au contrôle de Rethel, Circuit des Ardennes (1904).
Ce fut la première victoire de Théry. Elle faisait de lui notre champion pour la course du Taunus.

il avait ressenti les premières atteintes du mal qui devait l'emporter avant 30 ans. En 1901, alors qu'il était chez Decauville, il dut s'abstenir pendant presque toute l'année de prendre le volant, retenu trois mois au lit par une atteinte d'albuminurie. Il ne s'en remit jamais complètement. C'était pourtant un sobre, et ce ne sont pas les excès qui aggravèrent son état. Mais il était d'un naturel trop gai et trop enfant de Paris pour se soumettre à un régime. Quand il s'y décida, il était trop tard. Atteint cruellement, il avait, il y a une quinzaine de jours, une période de mieux qui lui donnait de l'espoir, mais elle dura peu. Il se vit bientôt perdu et c'est entre les bras de sa femme et de son associé Muller, le fidèle mécano de toutes ses grandes épreuves, qu'il expira.

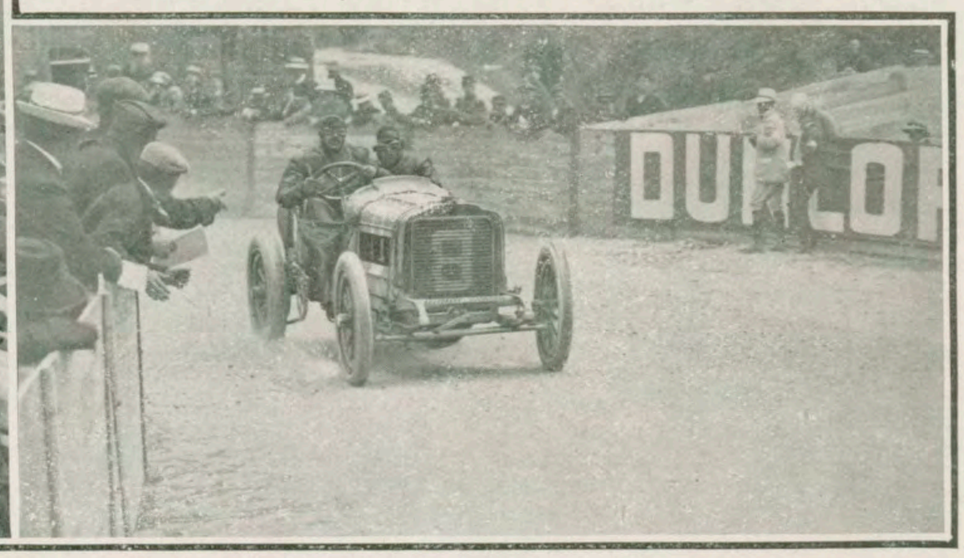
MARCEL VIOLLETTE.

Au Taunus (1904.)
En compagnie de son fidèle Muller, Théry triomphe en Allemagne et ramène la Coupe en France.

quelles acclamations ils avaient salué sa victoire à sa rentrée aux usines d'Ivry. Tout le personnel dans la cour prenait d'assaut la voiture, tandis que le jeune fils du constructeur agitait un drapeau où dans un naïf hommage il avait écrit : Vive mon papa! Et tous deux, le « gros » comme le petit sont disparus!

D'apparence robuste, Théry était au contraire plutôt maladif. Depuis longtemps déjà,

En Auvergne (1905).
Il triompha encore dans la dernière Coupe Gordon Bennett.



Triomphateur !
C'est au milieu d'une foule humaine que les vainqueurs du Taunus, Théry et Brasier traversèrent Paris à leur retour d'Allemagne. Notre cliché les représente place de l'Opéra.

La dernière course à Dieppe (1908).
Après avoir dit adieu aux courses, Théry reprit le volant d'une Brasier pour le Grand Prix de 1908. Un banal accident de roue l'arrêta, alors qu'il menaçait le vainqueur.

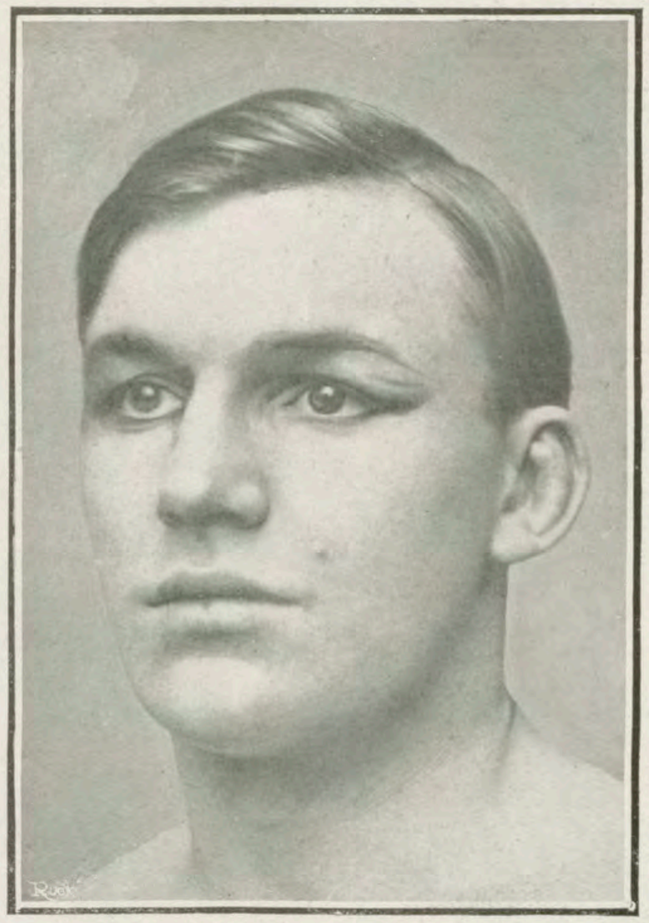
WILLIE LEWIS FOR EVER.

Willie Lewis vient encore de remporter un succès en battant d'irrésistible façon

Le combat qui mit aux prises samedi dernier au Wonderland, le fameux Willie Lewis et l'Anglais Steve Smith, est l'un des plus beaux auxquels il nous ait été donné d'assister depuis longtemps. Le match en dix reprises de trois minutes se termina par la victoire splendide de Lewis. L'Américain ne put cependant mettre son courageux adversaire knock-out. C'était là chose impossible, Smith se contentant de se couvrir tout le temps, sans jamais porter une attaque. Quand il prenait l'offensive, il le faisait à coups de tête et il avait pris la précaution de se rendre chauve pour que ces coups interdits soient plus efficaces. Willie Lewis s'abîma les muscles des mains à le frapper sur le front pour l'empêcher de réitérer ce genre de boxe tout particulier. On ne peut qu'admirer le courage de notre ami qui, non seulement handicapé par le poids et ces procédés, demanda encore à l'excellent arbitre, M. Maitrot, de ne pas intervenir.

— Laissez-le faire, répondit-il, jamais je n'ai vu boxer ainsi en Amérique, mais je n'ai pas peur des coups de ce pugiliste qui ne se sert que de la tête et pas une fois de ses poings.

Admirons toutefois la splendide endurance de Steve Smith. C'est un mauvais boxeur, cela ne fait l'ombre d'aucun doute, mais il est doué d'une énergie à toute épreuve. Ce n'est pas un homme, mais une muraille. Et on s'apercevait d'autant mieux des deux méthodes en regardant les attaques pleines de finesse et de science de son incomparable adversaire. A voir boxer Lewis, on se demande comment cet athlète a pu trouver son maître, bien rarement il est vrai, au cours de sa très longue carrière.



Willie Levis.

Le merveilleux champion welter-weight d'Amérique a aisément battu l'anglais Steve Smith, au Wonderland, samedi dernier.

Steve Smith, l'un des meilleurs poids moyens anglais

Les gens qui n'ont pas assisté au dixième round de ce combat ne peuvent pas se faire une idée de la sauvage énergie dépensée par Lewis, voulant à toute force en finir et mettre knock-out Steve Smith. Il ne put y parvenir, mais le résultat fut encore plus beau que s'il y était arrivé. Il le projeta plusieurs fois à terre, l'abîmant par ses terribles coups, chaque fois Smith se relevait, n'ayant plus la force de se tenir, mais résistant cependant et ne voulant pas se laisser battre par knock-out. Ce n'est que par des prodiges de courage qu'il parvint à ce résultat. Mais si le combat avait eu quinze rounds, comme il en avait été question, il aurait bien été forcé de s'incliner devant la valeur et la science de Lewis.

Le but de Steve Smith était seulement de résister le plus longtemps possible. Il savait bien qu'il ne pouvait prétendre battre Lewis, mais il cherchait à faire la meilleure contenance possible en face de lui. De cette façon, il espérait obtenir de Tom Thomas, dès son rétablissement, le match qu'il convoite depuis si longtemps pour lui retirer son titre de champion d'Angleterre. Cette explication a d'ailleurs provoqué l'hilarité de Lewis qui nous a répondu :

— Si c'est là les champions d'Angleterre, je ne leur fait pas mes compliments. Dans tous les cas, Steve Smith ferait bien de se mettre des gants de quatre onces sur la tête.

Notons pour terminer la belle victoire du Français Truffier, sur le bon boxeur Anglais, Bob Megennis.

Jacques Mortane.

UNE VICTOIRE FRANÇAISE A NEW-YORK

Cibot et Orphée ont triomphé dans l'épreuve pédestre de Six Jours qui s'est terminée samedi dernier à Madison Square Gardens

Orphée

Vainqueur avec Cibot de la course des Six Jours pédestre.

La course de Six Jours qui vient de se disputer sur la piste de Madison-Square Gardens à New-York, s'est terminée par une victoire française. A vrai dire, nos deux représentants, Cibot et Orphée, ont triomphé de loin, puisque leurs suivants immédiats, Metkus-Davis sont à plus de 20 kilomètres derrière eux. Ainsi se confirme, une fois de plus, la supériorité de la race française pour les épreuves d'endurance. Car il semble bien qu'il y ait là une question de race et non pas, comme le soutenait l'autre jour, avec d'habiles arguments à l'appui de sa théorie, un de nos confrères des *Sports*.

Nous sommes bien les fils de ces hommes qui s'en allaient presque sans repos, le sac au dos et le fusil sur l'épaule du fond de l'Espagne aux bords de la Bérésina, que Moscou voyait après Saragosse. En Crimée, à Pékin, partout où nos soldats se sont trouvés à côté de camarades étrangers ils ont montré leurs qualités spéciales pour un effort long et soutenu.

Nous avons eu Terront capable de battre n'importe quel homme par la fatigue et, dans une qualité meilleure, l'incomparable Huret. Nous avons Cibot, nous avons Orphée, Siret, et depuis hier Saint-Yves. Et nul doute que, le jour où ils voudraient diriger leur entraînement vers le grand fond, on ne trouve d'autres noms parmi les amateurs. Tous les autres, en effet, sont des professionnels. Mais on sait ce que sont en France les professionnels. Un ou deux à grand'peine gagnent en courant de quoi ne pas mourir de faim, et c'est bien la première fois qu'il arrive à un coureur français une aubaine semblable à celle qui fait empocher à Cibot et à Orphée six billets de mille chacun. Ils les méritent, car il y a beaux jours qu'ils sont sur la brèche. Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* les connaissent depuis longtemps. Les Marathon, les Tour de Paris, les Paris-Reims, Paris-Toulouse, Rouen-Paris ont été pour nous l'occasion de les photographier sur la route. Nous donnons aujourd'hui leur portrait en attendant que les photographies de la course nous arrivent d'Amérique et nous permettent de revenir sur la performance de nos deux compatriotes.

Vingt-sept équipes avaient pris part à la course, représentant quatorze nations; dix seulement terminèrent le parcours. Les coureurs indiens sur lesquels on comptait beaucoup disparurent dès les premiers jours. Seul, Davis l'un d'eux, put faire équipe avec Metkus, abandonné également par son équipier. Ils furent seconds, Dans les 142 heures. Cibot-Orphée couvrirent 1.178 kil. 980, ce qui représente une moyenne horaire de 8 kil. 302. Ils restent loin du record établi en 1902, sur la même piste par Patrick Cavanagh et Peter Hegelman, un concurrent de la dernière épreuve, qui couvrirent 1.239 kil. 216 mètres.

Cibot.

L'équipe française a couvert en 142 heures, 1178 kilomètres 980 m.

MON HELICOPTÈRE

Par BERTIN

Bertin vient de terminer un hélicoptère avec lequel il va commencer des essais

L'HÉLICOPTÈRE est un appareil d'aviation beaucoup plus ingrat qu'on ne peut le penser au premier abord. J'ai longtemps travaillé avant d'avoir l'espoir de réussite que j'ai aujourd'hui : il s'agit de réduire un mécanisme de grande précision à sa plus grande simplicité. Au cours de mes premiers calculs, j'ai rencontré M. Liéber, mécanicien d'un rare talent, qui a bien voulu s'intéresser à mon appareil. C'est lui qui m'a fait tous les dessins et qui a étudié avec moi l'hélicoptère dans tous ses détails. C'est donc à lui que je devrai une grande partie de mes succès.

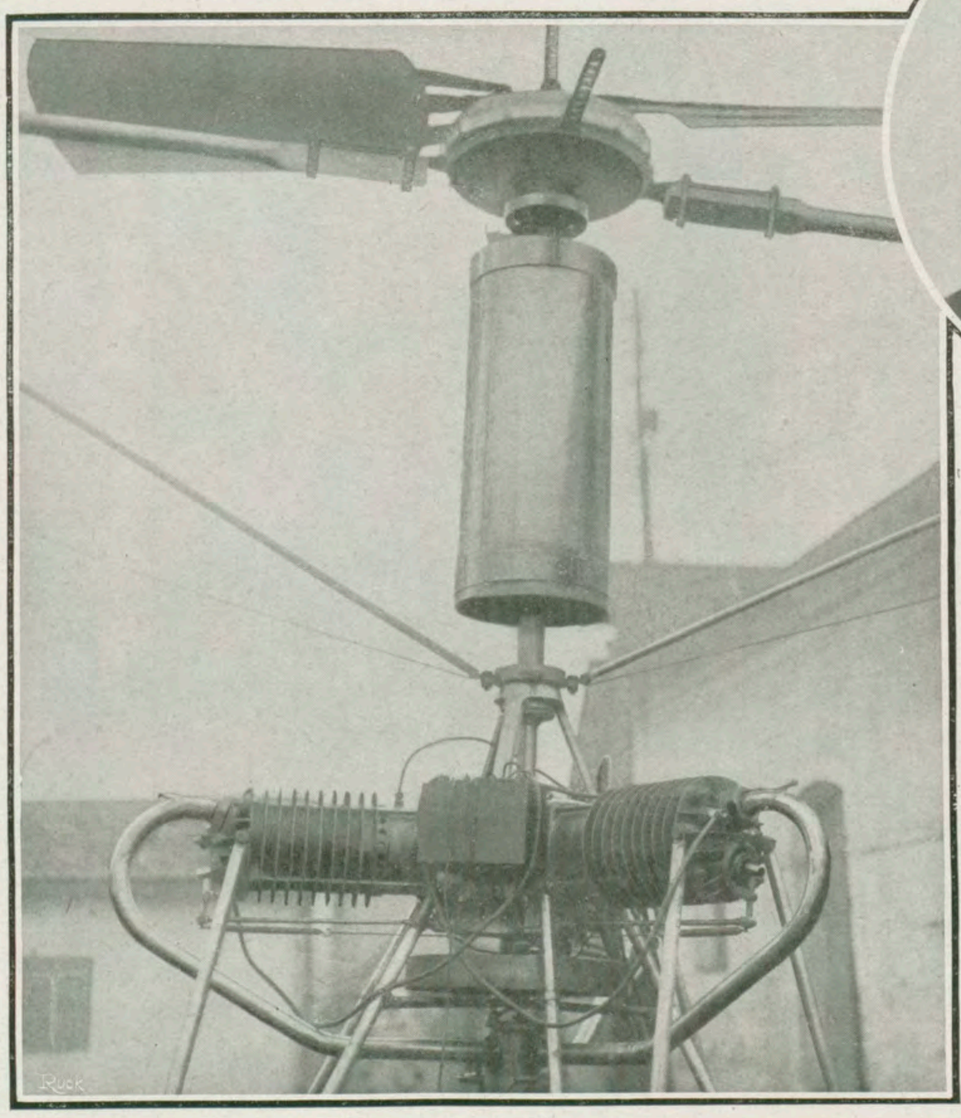
Voici pour les lecteurs de cette revue quelques renseignements sur mon hélicoptère : le moteur est un trois-cylindres 55 chevaux. Il actionne deux hélices : l'une de 3 mètres de diamètre, commandée directement par le moteur qui tourne donc à 1.000 tours ; l'autre, une grande hélice entoilée de 7 m. 80 de diamètre et de 4 mètres carrés de surface totale, hélice démultipliée avec embrayage progressif à plateaux, qui tournera à 120 tours en sens inverse de l'autre hélice.

Mon instrument est destiné à fournir des exhibitions dans les vélodromes et sera monté aussi souvent par M. Liéber que par moi, car une grande partie de mon temps sera consacré à l'entraînement par motocyclette en vue des 100 dans l'heure. A cet effet, j'ai construit un moteur deux-cylindres, et une autre motocyclette — règlement des pistes parisiennes — réunissant de nouveaux avantages. Le coureur qui marchera derrière s'en rendre compte.

J'ai fait également une grande transformation à ma grosse motocyclette du record de l'heure, afin de pouvoir dépasser les 100 dans l'heure sans inconvénient. Mais soyez certain que la tâche est dure : il faut également demander aux pneumatiques et à la petite bicyclette, un effort tellement colossal que beaucoup ont déjà essayé et qui ont dû s'incliner.

Vous voyez donc que ma saison sera fort bien remplie. Et j'espère que le succès voudra bien couronner mes essais. Pour le record de l'heure, j'ai l'intention de recourir encore au petit Wills qui me seconda si brillamment l'année dernière. Il me suivra avec la même énergie et le même sang-froid qu'à notre premier essai.

BERTIN.

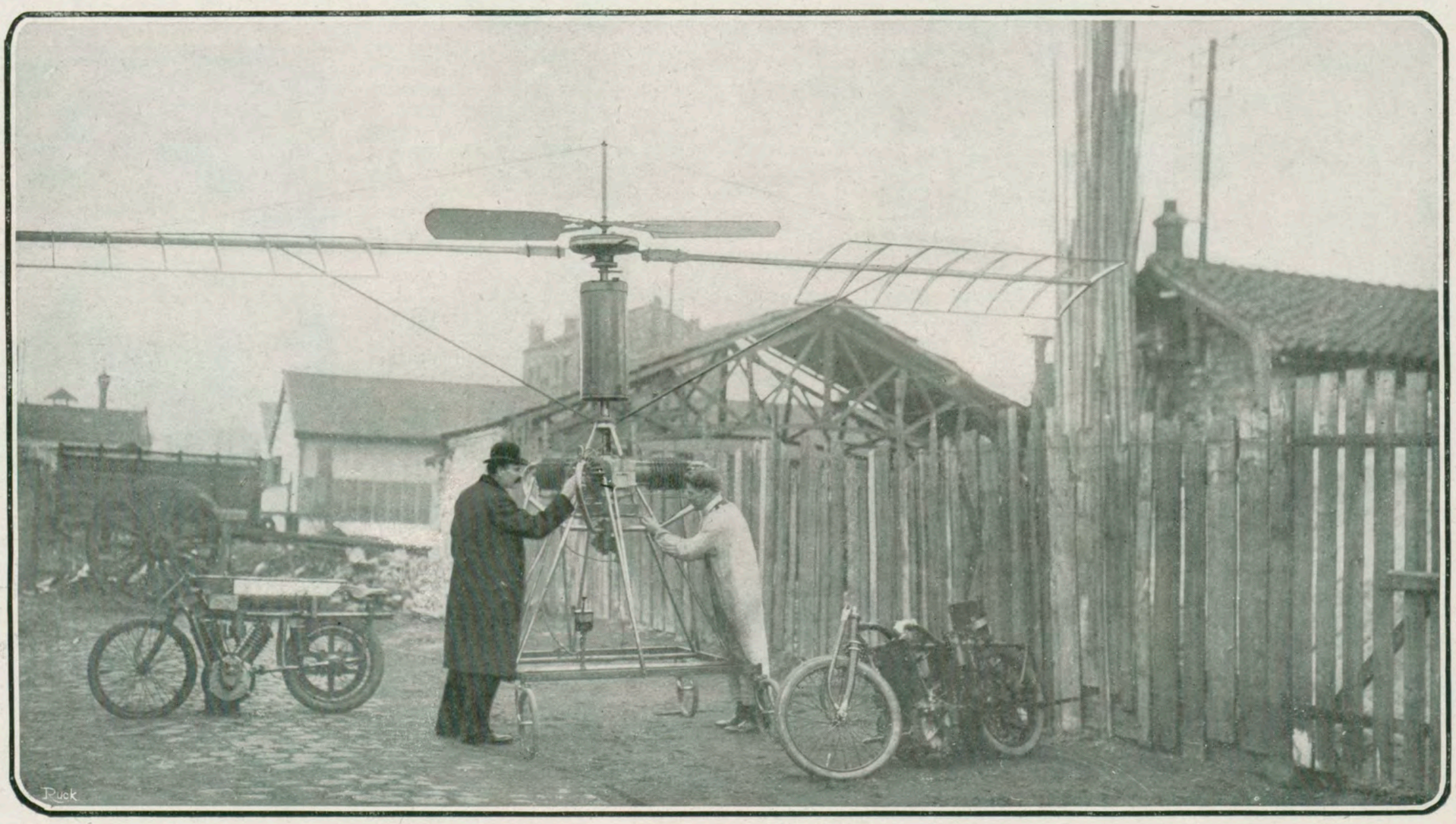


Le dispositif des hélices.

Le moteur actionne deux hélices : l'une, de 3 mètres de diamètre, commandée par le moteur qui tourne à 1.000 tours ; l'autre, une grande hélice de 7 m. 80 de diamètre et de 4 mètres carrés de surface totale.

Bertin.

Le fameux entraîneur des 100 dans l'heure qui vient de construire un hélicoptère.

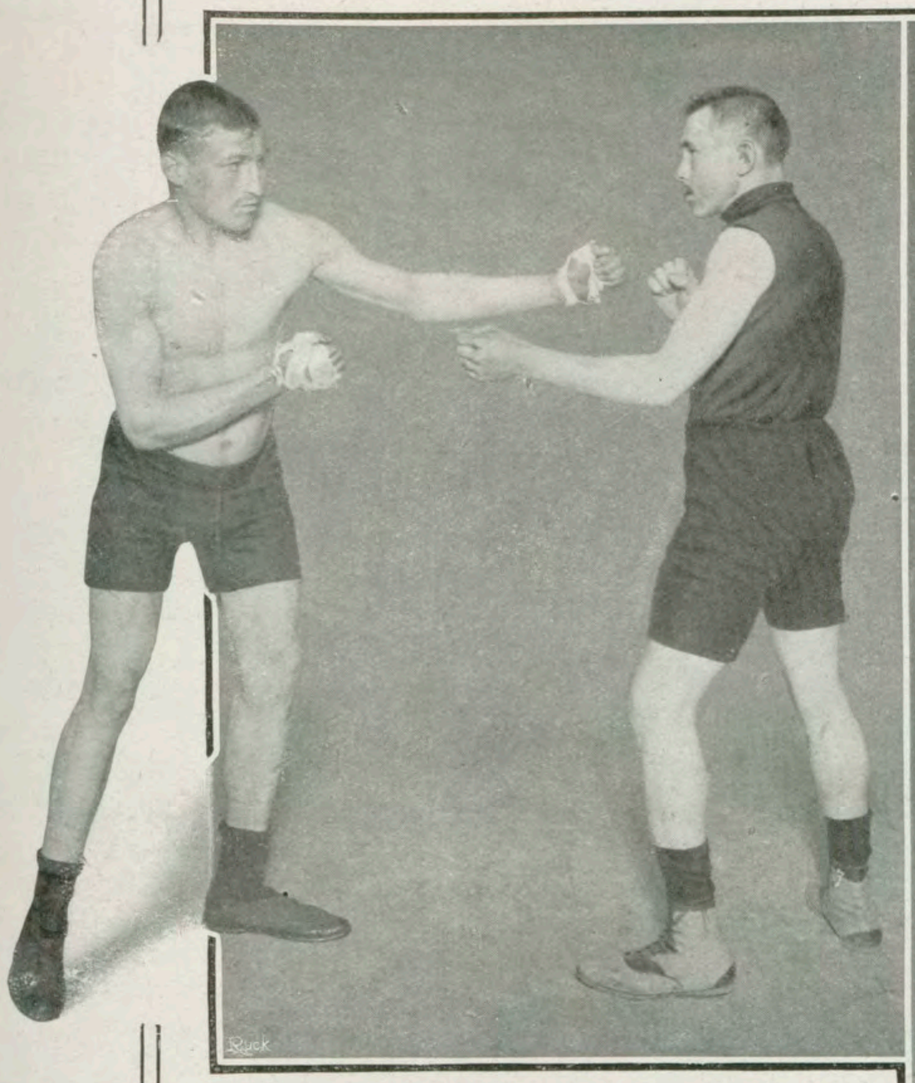


L'hélicoptère Bertin.

Bertin vient de construire un hélicoptère avec lequel il va commencer des expériences. Il l'a fait en collaboration avec M. Liéber. Cet appareil est muni d'un moteur Bertin, bien entendu, de trois cylindres, 55 chevaux. Le poids total de l'hélicoptère est de 210 kilos.

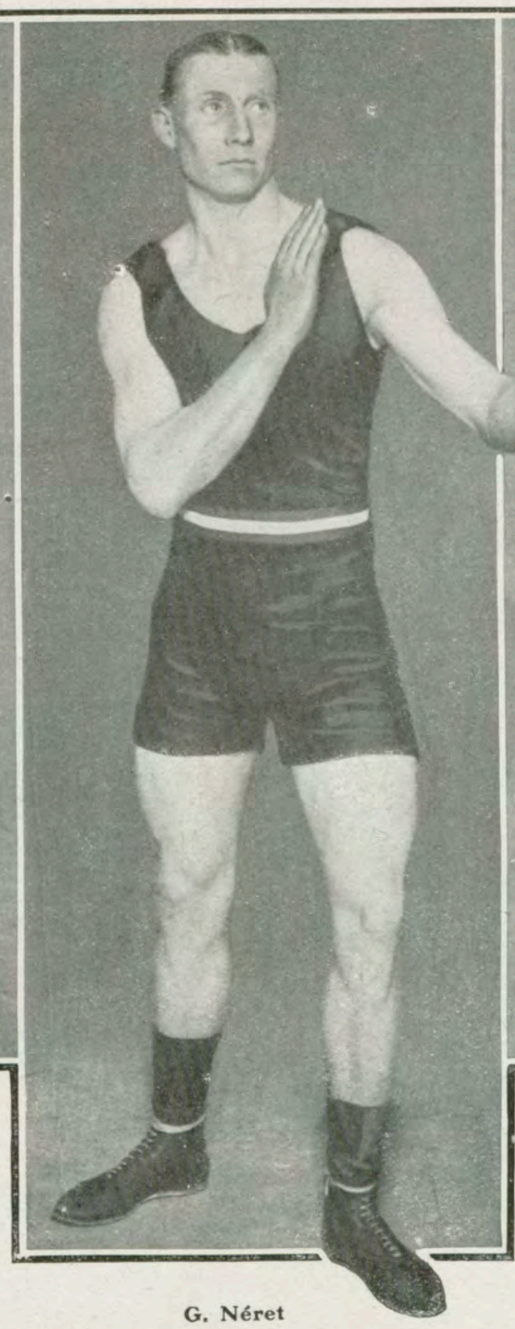
LES CHAMPIONNATS DE FRANCE DE BOXE

Le Championnat de France de boxe amateurs a retrouvé, cette année, tout son éclat. De splendides combats nous ont montré les progrès accomplis par les purs



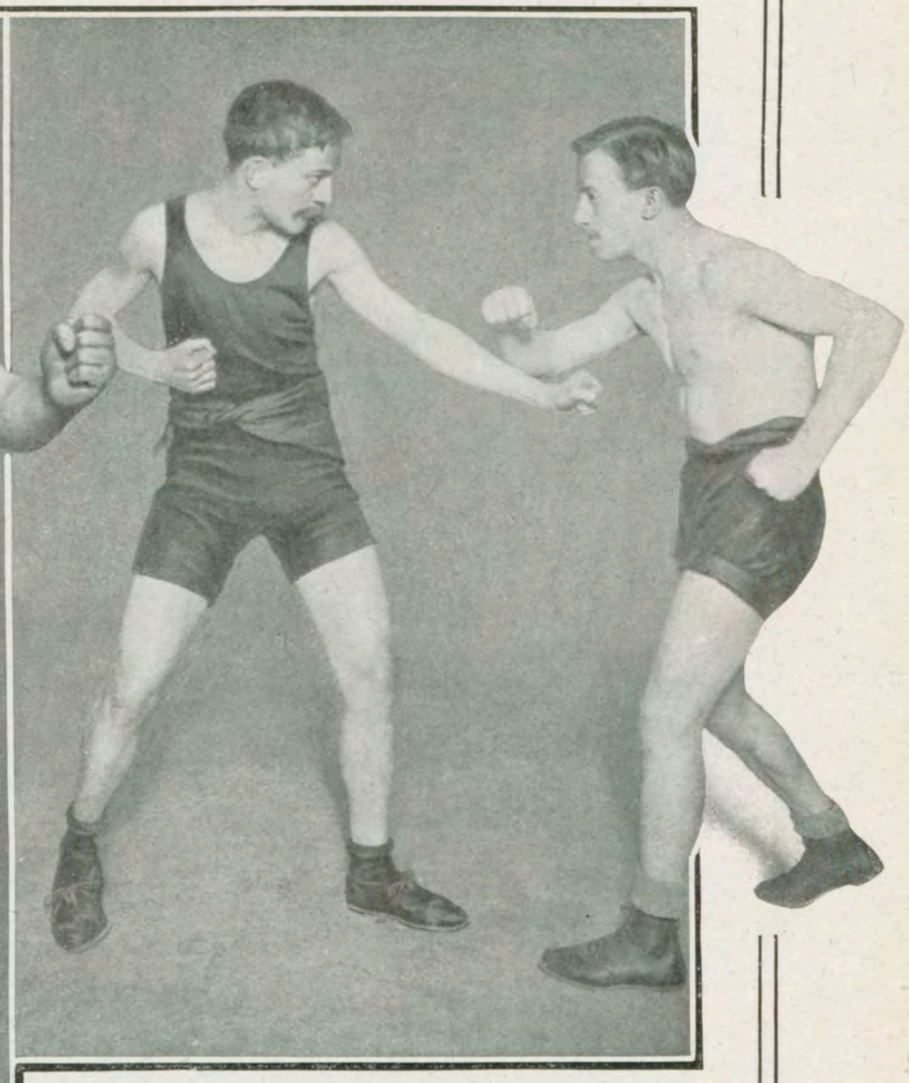
Stuber et Desruelles.

Hubert Desruelles (67 kil. 800), vainqueur de Stuber (70 kilos), aux points. Champion militaire des poids moyens.



G. Néret

G. Néret (81 kil. 600), vainqueur de Lovel Graham (82 k.). Champion poids lourds.

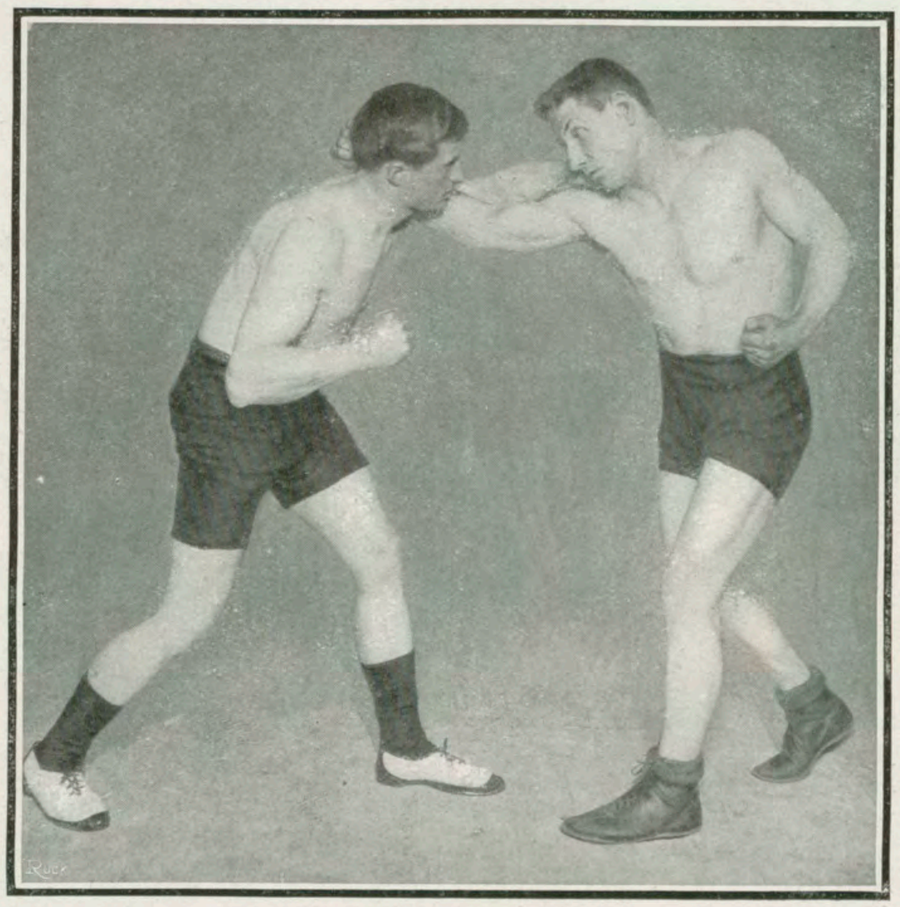


Nastors et Viez.

Viez (62 kil. 350), vainqueur aux points de Nastors (52 kilos). Champion des poids extra-légers.

L'ANNÉE dernière, les championnats de boxe avaient eu leur éclat légèrement terni. Les réunions données dans la journée, les finales réparties sur plusieurs séances avaient empêché le public de s'y intéresser. La Fédération ayant reconnu l'erreur que nous avions signalée, a repris ses anciennes habitudes et n'a pas eu à s'en repentir, le succès sportif et commercial qu'elle a remporté ayant dépassé toutes les espérances. Le soir des finales (14 dans la même réunion), la Salle Wagram était comble. Les spectateurs étaient peut-être plus nombreux encore que pour les grands matches organisés l'année dernière dans cet établissement.

Hâtons-nous de dire qu'ils ne furent pas déçus et que les rencontres présentèrent le plus vif intérêt. Il y eut quelques combats qui furent tout simplement merveilleux. Je citerai surtout celui de Néret contre Lovel Graham. Depuis sa défaite par Marc Gaucher, en 1905, Lovel Graham avait été trois fois de suite champion des poids lourds, s'amusant avec ses adversaires. Il pensait continuer son presque walk-over en 1909, mais un débutant, un homme qui n'avait pas encore paru en public, qui ne pratiquait la boxe que depuis peu de temps, le tint en échec. Leur rencontre fut passionnante d'un bout à l'autre. Dès le signal, les deux pugilistes se lancèrent l'un sur l'autre avec férocité et ce fut un duel acharné. Ils ne cherchaient même pas à esquiver, se contentant de rentrer et cherchant à se descendre. Dans le premier round, deux fois, Lovel Graham était envoyé à terre. Le splendide boxeur qu'est Néret, lui décochait de terribles directs auxquels ne pouvait résister l'athlète qu'est Graham. Celui-ci, si habile du droit, faillit projeter son adversaire à terre au second round. Mais Néret encaissait courageusement et les deux hommes, la figure ensanglantée, continuaient à s'infliger une correction magistrale. Enfin, à la troisième reprise, Néret, après l'avoir abattu six fois, étendait une dernière fois à terre Lovel Graham qui y restait inanimé, knock-out d'irrésistible façon. Et le public haletant assistait, debout, à cette lutte sans répit. Les deux boxeurs firent preuve d'un courage rare chez les amateurs.



De Nève et Cottard.

De Nève (70 kil. 300), vainqueur de Cottard (69 kil. 200), knock-out. Champion des poids moyens.

Aussi bien, d'autres concurrents enthousiasmèrent l'assistance par leur défense héroïque, tel Cottard qui encaissait stoïquement les coups de de Nève, se tenait aux cordes plutôt que de tomber à terre; tel Gabette qui opposa à Roquigny, dans le Championnat militaire des poids lourds, une résistance pleine de vaillance. Du côté des vainqueurs, il faut noter, dans le Championnat militaire, les belles victoires remportées par le petit Geo Brochat (poids plumes), scientifique et courageux, boxeur de grand avenir, par Lacombe (poids extra-légers), par Delage (poids légers) et par Desruelles (poids moyens) qui fournit contre Stuber un combat que bien des établissements de boxe auraient annoncé à grand fracas. Du côté amateurs, les combattants prouvèrent également qu'ils avaient accompli de grands progrès. Parmi eux, il en est qui pourraient fort bien tenir tête aux amateurs anglais.

Quant aux championnats du monde (!) de boxe française, mieux vaut ne pas en parler. Amagat triompha encore dans le Championnat du monde (!) de canne en battant l'excellent Laurens.

JACQUES MORTANE.

La Vie au Grand Air

LES DEMI-FINALES DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE FOOTBALL-RUGBY

Le Midi triomphe de Paris et du Sud-Est — **Ce que fut la partie de dimanche à Bordeaux** — **La déveine des Parisiens** — **Une pluie sans précédent** (Photographies de notre envoyé spécial.)

Un dribbling parisien.

Hornsfield va partir en dribblant, un Bordelais veut lui prendre la balle.

Une sortie de mêlée.

Cafouillage à la suite d'une mêlée. Les trois-quarts de Bordeaux sont prêts à partir.

Une touche.

Un Bordelais est mis en touche, alors que Faillot d'un côté, Hornsfield de l'autre, allaient l'arrêter.

Un dribbling bordelais.

Giaccardy, le capitaine de Bordeaux, remonte en dribblant. Gondouin sur le côté surveille le mouvement.

Comme à Auteuil.

La foule des spectateurs prend d'assaut les tramways pour se rendre au terrain.

DIMANCHE dernier vit se dérouler à Lyon et à Bordeaux les deux demi-finales du Championnat de France de Rugby.

Ces événements, dont l'importance manifeste est encore accrue par ceci qu'elles marquent ordinairement la fin des mauvais jours, se déroulèrent au milieu de rafales de pluie ou de neige et par une température qui eût dû, si la logique existait, favoriser les gens du Nord et de l'Est.

Mais la logique est, en sport, chose bien rare et ce fut le Midi qui triompha.

Parlons de la partie de Bordeaux si vous le voulez bien. Elles nous touche de plus près, puisque le champion de Paris y livrait le bon combat.

Ce combat fut, hélas, une défaite pour nous, et si ce résultat fut doux au cœur des Bordelais, il nous semble qu'il ne fût pas très juste.

Le Racing avait envoyé là-bas sa bonne équipe, amputée, hélas, d'Isaac, que Becker s'efforça de remplacer. Celui-ci était entraîné et plus au point que le jour où le Stade le vainquit.

Bordeaux lui opposa un bon quinze, mais en plus eut pour lui le public, la température et cette veine inespérée de voir la pluie cesser, dans la deuxième mi-temps, et le temps tourner au beau.

C'était un peu trop contre les Parisiens qui, gelés dès le début de la partie, se démenèrent avec un acharnement digne d'un meilleur sort, mais ne purent, au milieu d'une pluie glaciale qui leur battait la figure, empêcher les Bordelais de marquer 9 points contre eux.

La deuxième mi-temps aurait pu être plus favorable aux champions de Paris, puisque la pluie allait être maintenant pour eux. Mais on était à Bordeaux, la pluie s'arrêta et bientôt réduits à quatorze, par suite d'une congestion de Gommès, puis à treize Vincent ayant été touché, enfin à douze par suite de l'abandon de Varvier gelé, ils ne purent que se défendre. Ils le firent bravement comme sait le faire Lanes, mais la fin fut sifflée, ils avaient que 15 points contre eux. Au fond est-ce beaucoup dans des circonstances pareilles ? Franchement non. Et, comme l'a dit Allan Muh, le résultat eût peut-être été tout autre, si la chance avait donné au début le bon côté à Paris.

De son côté, Toulouse battait Lyon d'heureuse façon, puisque les deux équipes marquèrent chacune un essai et que ce fut la réussite du coup de pied placé qui donna la victoire aux Méridionaux.

« On peut dire que les Parisiens furent surtout vaincus par les éléments. Il sembla que tout s'était concerté contre eux. Jamais me disait le photographe de la *Vie au Grand Air* — auquel nos lecteurs sont redevables des excellentes photographies qui illustrent cette page, et qui a réalisé un joli tour de force de réussir ses clichés sous la pluie et dans l'obscurité d'un ciel noir d'encre, — jamais je n'ai vu une pluie semblable à celle-ci. Nos vêtements étaient littéralement transpercés, nos appareils imbibés d'eau refusaient le service. Quant aux joueurs, enfonçant jusqu'à la cheville dans une boue noire, car ce terrain est composé d'une terre qui a la couleur et l'aspect de la terre de bruyère, — glissant, roulant, transis, trempés, ils faisaient peine à voir. Ils étaient tellement couverts de boue, qu'on avait peine à distinguer les maillots jadis blancs du Stade, des rayures qui avaient été bleu ciel et blanc qui distinguaient le Racing. La pluie glacée qui tombait presque horizontalement, coupaient la figure des racingmen pour lesquelles les 40 minutes de la première mi-temps, parurent un siècle. J'en ai vu plusieurs pris de crises nerveuses, causées par le froid, s'arrêter de jouer et c'est le motif qui força Gommiès à quitter le terrain.

J'ajouterai que, alors que les Parisiens devaient conserver pendant l'intervalle leurs vêtements mouillés, les Bordelais, essuyés, massés dans un vestiaire chaud, reparaissaient couverts de vêtements secs. Mais cela, les dirigeants du Racing n'avaient qu'à le prévoir. »

On voit que le Racing fut bien handicapé. Je ne dis pas qu'en tout état de cause, il n'aurait pas été battu, cela est loin de ma pensée, mais sa défaite comporte au moins des circonstances atténuantes.

L. DE FLEURAC.

RÉFLEXIONS SUR LE BALLON ROND

Par J. SHARP

Le fameux avant international anglais a bien voulu écrire ces quelques notes pour les lecteurs de la *Vie au grand Air* A la veille du grand match qui va mettre en présence, à Paris, deux des meilleures équipes d'association d'Angleterre, elles seront les bienvenues

J. Sharp.

Le fameux avant international anglais.

Le rôle du gardien de but est un des plus importants dans l'équipe.

Mon idéal, comme gardien de but, serait un joueur pas trop grand. Beaucoup de gens pensent que si un homme est grand, c'est un bon gardien de but. A mon avis, c'est une erreur, car si un homme de grande taille a plus d'abattage, il est moins vite à rattraper le ballon quand il arrive ras de terre.

Naturellement, je ne dis pas qu'il doive être trop petit, il doit avoir environ 5 pieds 11 pouces, 6 pieds au maximum, mais pas plus. Pour employer une expression célèbre, je dirais « qu'on devient joueur, mais qu'on naît gardien de but ». Combien de fois ai-je entendu dire après un joli coup d'un gardien de but ou d'un autre : « Quelle veine ! » C'était une erreur, j'ai vu souvent de beaux coups; ils n'étaient jamais dus au hasard, mais au jugement rapide et sûr de celui qui les exécutait.

Un gardien de but doit certainement avoir recours aux coups de pied, si c'est le dernier moyen qui lui reste d'arrêter le ballon, mais il doit surtout se servir de ses mains qui lui donnent un grand avantage sur les autres joueurs. Il doit faire appel à beaucoup de jugement pour se rendre compte s'il doit rester dans son but ou en sortir, quand un avant ennemi a forcé les lignes de défense et a réussi à s'échapper. Il est généralement funeste pour lui de rester dans son but, mais il ne doit pas en sortir de plus de 10 à 11 mètres. Il trouble l'adversaire qui arrive, mais ce qu'il y a de plus important, c'est qu'il ne lui laisse qu'un petit espace pour shooter. Cela paraît, pour les spectateurs, une chose très facile, mais il faut se souvenir que le joueur doit conserver la direction parfaite du ballon en courant à toute vitesse, et le faire passer en dehors du gardien de but, qui ne lui laisse guère plus de trois pieds de chaque côté de lui.

Je n'aime pas beaucoup les coups à deux mains, chers à quelques gardiens de but. Le ballon va beaucoup plus loin avec un bon coup de poing.

Pour se rendre compte de l'importance d'un bon gardien de but, je rappellerai l'anecdote suivante. Nous jouions un jour à Sheffield, contre Sheffield Wednesday, et nous étions 5/1 à la première mi-temps. A la moitié de la seconde mi-temps, notre arrière fut blessé et dut se retirer. Après une discussion animée, un des nôtres consentit à prendre sa place, et quoi qu'il fît de son mieux, il ne put empêcher nos adversaires de nous rejoindre et de faire match nul.

De tous les « goallkeepers » que j'ai vu jouer, celui que je préfère est Scott, d'Everton. Son jeu de ballon est superbe. Beaucoup de joueurs de rugby prennent la place de gardien de but et généralement l'occupent très bien. L'habitude qu'ils ont de se servir de leurs mains, leur donne naturellement un grand avantage.

Les arrières. Pour jouer arrière, un joueur doit montrer beaucoup de décision. Rien n'est plus facile pour un avant que de se débarrasser d'un de ces arrières qui courent à tort et à travers et ne retrouvent le sens que quand l'adversaire a une bonne avance sur eux. Un arrière ne doit jamais partir sans être sûr d'avoir le ballon. En règle générale, les arrières n'ont pas besoin d'être vite — quoiqu'il y ait quelques exceptions — mais ils doivent surtout s'entraîner à utiliser leur poids. Ils doivent aussi s'efforcer d'être toujours en avance sur l'avant adversaire, dans la poursuite du ballon J'ai souvent, comme avant, eu à pâtir de la rapidité de jugement et d'exécution de certains arrières adversaires. Quelques arrières pensent que plus haut et plus loin ils lanceront le ballon, mieux cela vaudra. C'est une erreur et cette faute ne se rencontre pas chez les bons arrières. Une passe adroite à son demi, un coup de pied au ras de terre est bien préférable et risque mieux de jeter le ballon sous les pieds de l'arrière adverse. Il doit exceller aux coups de tête, ce qui est la meilleure tactique à opposer aux avants adverses. J'ai vu nombre matches gagnés et perdus de cette façon. J'estime que l'arrière doit être grand, quoique quelques-uns de nos meilleurs hommes soient de taille moyenne. Le meilleur arrière que j'ai connu est Crabtree, qui était aussi bon, sinon meilleur encore comme demi.

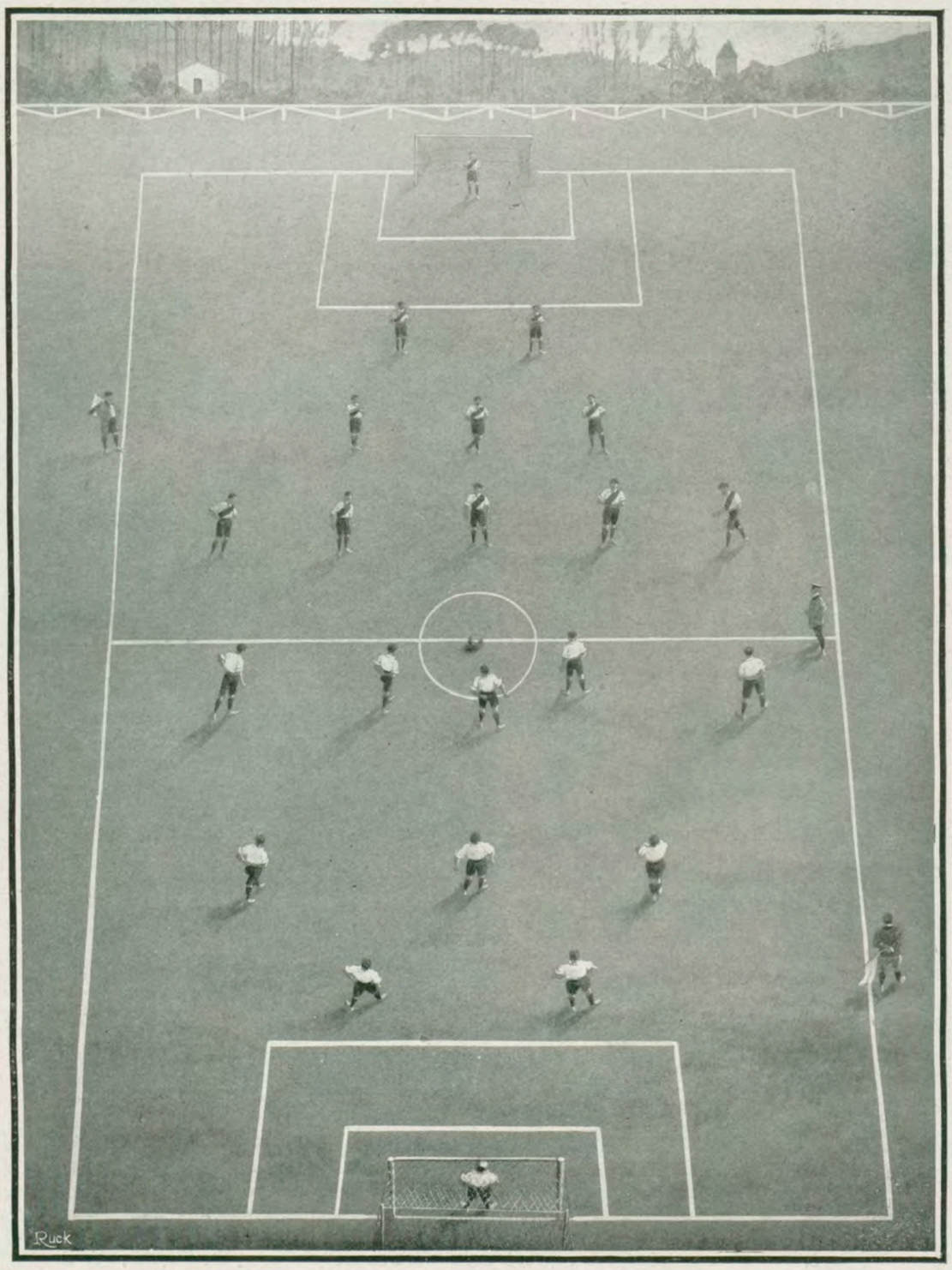
Demis et demi-centre Si j'étais capitaine d'une équipe de football, je voudrais, d'abord, avoir une bonne ligne de demis, car, sans cela, les meilleurs avants que l'on puisse avoir, deviennent inutiles. Les demi-ailes doivent être vite, car un adversaire qui a un demi vite en face de lui est perdu. Leur rôle le plus important est de passer à leurs avants. Si possible, ils doivent faire rouler le ballon en passant, quoique naturellement c'est quelquefois impossible. J'aime voir un demi suivre le ballon, mais je ne suis pas partisan du jeu en triangle du demi avec les deux avants ailes. Cela ne peut pas faire gagner de terrain, et, si le ballon échappe, il ne peut être rattrapé en temps par l'avant. Le demi doit être un bon shooteur, car souvent le ballon part d'un coin et il doit pouvoir le lancer au loin.

Le jeu d'un demi comme Needham, de Sheffield United, quand il est en forme, est un régal pour les spectateurs et pour les avants qui jouent avec lui.

Les opinions diffèrent sur le point de savoir si le demi-aile doit plutôt s'attacher à l'homme du centre ou à celui de l'aile. La plus répandue et, à mon avis, de beaucoup la meilleure, est pour le demi de choisir l'homme du centre. Cela donne au demi plus d'espace pour aider ses propres avants, car, s'il s'attache à l'homme de l'aile, il est, en réalité, perdu pour ses avants.

Je me souviens que, dans un certain match, le demi ne me laissa pas faire plus d'un yard pendant toute la partie. Je suppose qu'il pensait bien que c'était ainsi qu'il devait jouer, mais, pendant que je restais inutile, le joueur du centre marquait trois buts.

Les qualités exigées du demi-centre sont toutes différentes de celle du demi-ailes. C'est un poste où le travail est dur, mais c'est à mon avis celui où on a le plus d'occasion de briller. Le joueur semble toujours avoir le ballon et, fît-il une douzaine de fautes, il a encore beaucoup de chances de se réhabiliter. Il doit avoir un bon coup de tête, mais, le point le plus important de tous, il doit avoir un bon arrêt. C'est par leurs arrêts que brillent les bons demi-centre. Des hommes comme Raisbeck et Taylor, quelle que soit leur habileté dans le jeu de passe, ce sont plus fait remarquer encore par leurs arrêts. Booth et James Cowan, excellent aussi dans cette spécialité. Je considère le dernier comme le meilleur demi-centre que j'ai



Vue perspective d'une partie d'association.

Avant le coup d'envoi, les onze joueurs de chaque équipe sont à leur place, de même que l'arbitre et les juges de touche. On sait qu'un team d'association comprend un gardien de but, deux arrières, trois demi et cinq avants. L'auteur examine successivement leurs rôles respectifs.

jamais vu. Un demi-centre a l'occasion de placer de beaux shoots quoique, il est assez curieux que beaucoup d'entre eux ne pratiquent guère ce coup. On choisit généralement, pour ce poste, des hommes de petite taille.

Les avants. Il n'y a pas de position plus importante sur le terrain de jeu, que celle d'avant-centre. Si l'équipe est battue, une grande part de responsabilité revient à l'avant-centre. Le premier devoir d'un avant- centre est d'ouvrir le jeu. Autant que possible, il doit passer à l'homme de l'aile et non pas en arrière vers son propre but. Il doit s'efforcer d'attirer un arrière ennemi vers lui et alors passer le ballon, à l'aile qui se trouve dégarnie. Il doit avoir un bon shoot et posséder un grand sang-froid. Ainsi, aura-t-il beaucoup de chances de marquer.

L'avant - centre doit posséder beaucoup de train, car souvent, il aura l'occasion de s'échapper pour son propre compte, quoique le jeu d'entente doit être son idéal. J'étais un peu trop personnel pour faire jamais un bon avant-centre.

Il est de mode, parmi les écrivains sportifs du moment, de déplorer la disparition de jeu individuel. Mais je crois que si tels de leurs héros d'antan, jouaient aujourd'hui dans les grands matches de la Ligue, ils ne se hasarderaient pas à ces courses dont nous pouvons lire les descriptions homériques. Nos demis et nos arrières sont maintenant plus experts des finesses du jeu et ne seraient pas longs à les arrêter.

En dehors de l'homme du centre et des deux hommes d'ailes, les deux autres avants ont également un rôle important à remplir, quoiqu'il paraisse sacrifié à celui de leurs camarades. Souvent j'ai entendu des spectateurs s'écrier : « Comme un tel a bien joué! » en parlant d'un avant-aile, alors que celui qui a contribué le plus à lui faire faire un beau jeu, c'est-à-dire son voisin immédiat dans la ligne d'avants, est passé inaperçu.

Ce qu'il importe, c'est surtout de se trouver en bonne position pour recevoir une passe. Il m'est arrivé de jouer avec des hommes qui n'étaient jamais là quand je voulais leur passer le ballon. Je les cherchais en vain, je ne les trouvais jamais. Ils laissaient le demi les couvrir, ce qui est une mauvaise façon de jouer. Au contraire, quand le joueur d'aile a le ballon, son voisin doit toujours être prêt à le recevoir et faire tout son possible pour cela.

Un joueur d'aile doit toujours shooter haut, s'il aperçoit un espace pour passer, excepté quand il voit un camarade auquel il peut passer le ballon. S'il joue bas, il a beaucoup de chances d'être arrêté, tandis que s'il joue haut, il n'a contre lui que les coups de tête.

Je n'ai pas souvent vu jouer des équipes françaises. J'ai pu constater qu'elles avaient beaucoup à apprendre. En réalité même, elles ignorent ce que c'est que le football. Une équipe moyenne d'école primaire est supérieure aux meilleures équipes d'Outre-Manche. Pour les Français, le dribbling m'a paru constituer le procédé favori, sans doute, parce qu'un beau dribbling suscite les acclamations et les applaudissements de la foule, mais les meilleurs applaudissements ne valent pas un but. Dans les temps héroïques de l'Association, nous pratiquions aussi le dribbling individuel, mais il y a longtemps que nous l'avons abandonné. Un team composé d'individualités, quelque brillantes qu'elles soient n'existerait pas, tenez-vous le pour dit, devant une équipe passable. Une équipe de football est un orchestre dans lequel il ne doit pas y avoir de solistes qui ne jouent que pour eux, pour leur satisfaction individuelle et pour leur propre gloire.

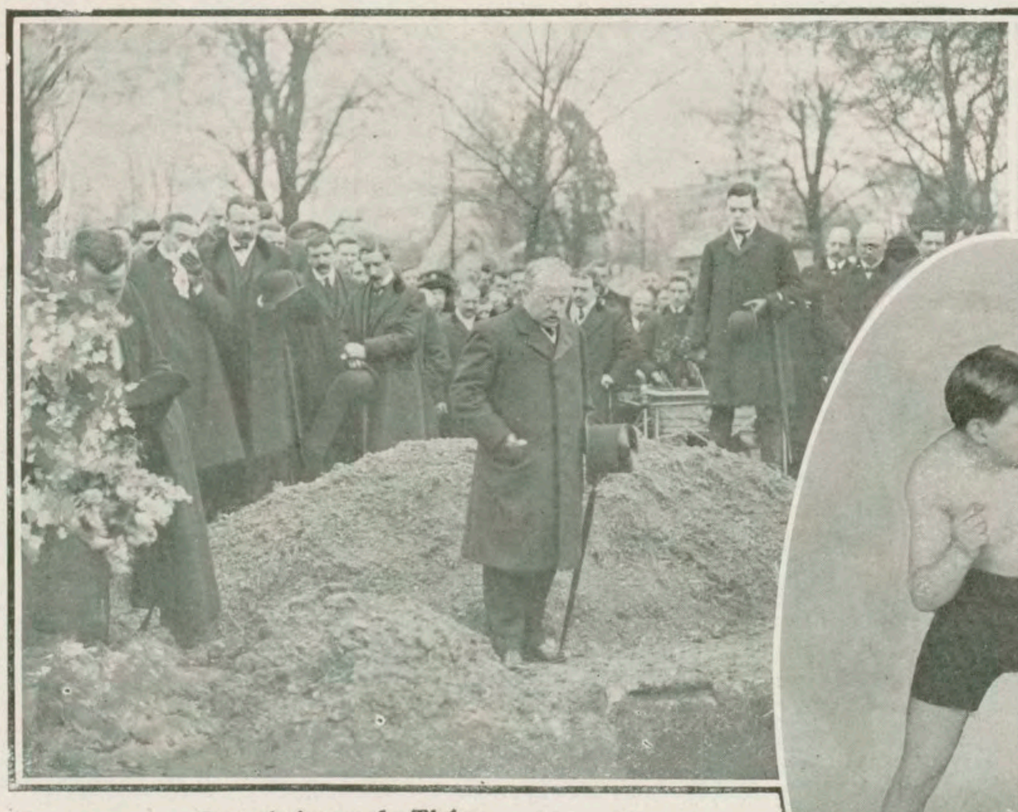
J. Sharp.

Un triple coup de tête.

Un joueur vient de donner un coup de tête devant es buts adverses. L'arrière et le gardien de but ont fait le même mouvement pour essayer de rattraper le ballon.

Un beau coup de poing.

Shaw, le gardien de but des Queen Park Rangers vient de dégager son but d'un magistral coup de poing, bien préférable au coup donné à deux mains, qui ne permet pas de lancer le ballon aussi loin.



Les obsèques de Théry.

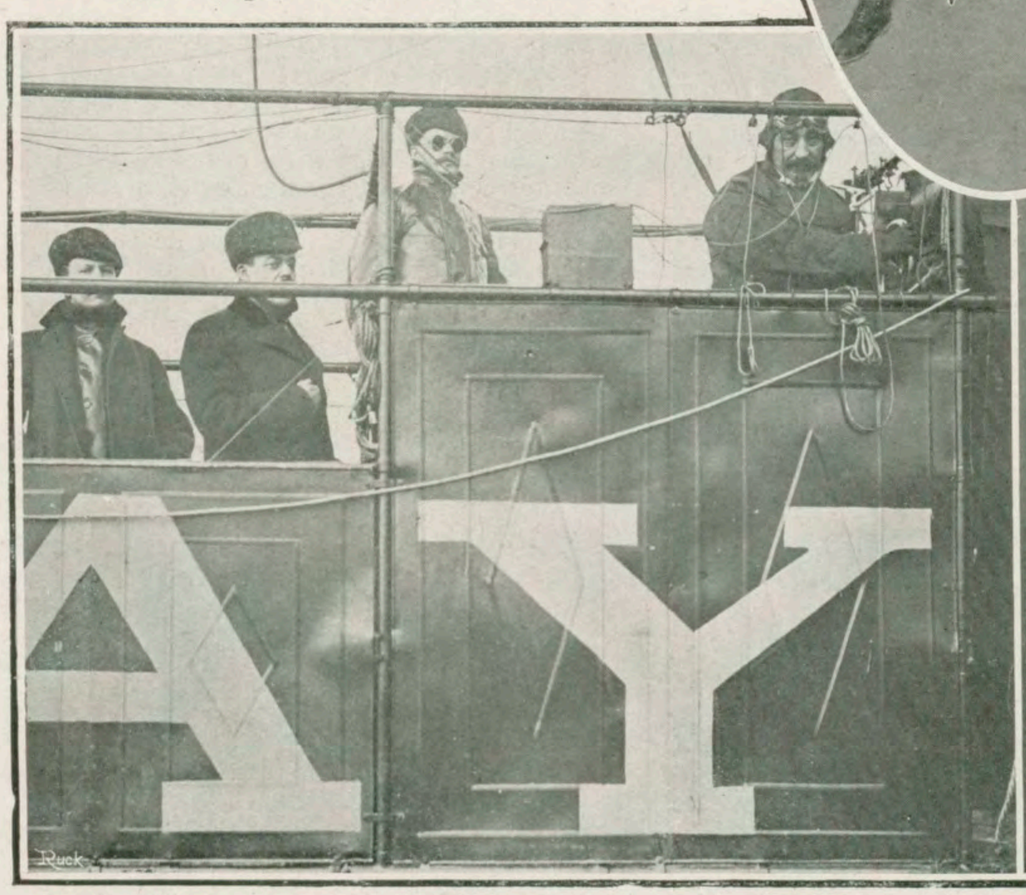
M. Brasier prononçant quelques paroles d'adieu aux obsèques du pauvre Théry.

Brochat.

Champion militaire de boxe anglaise poids plumes.

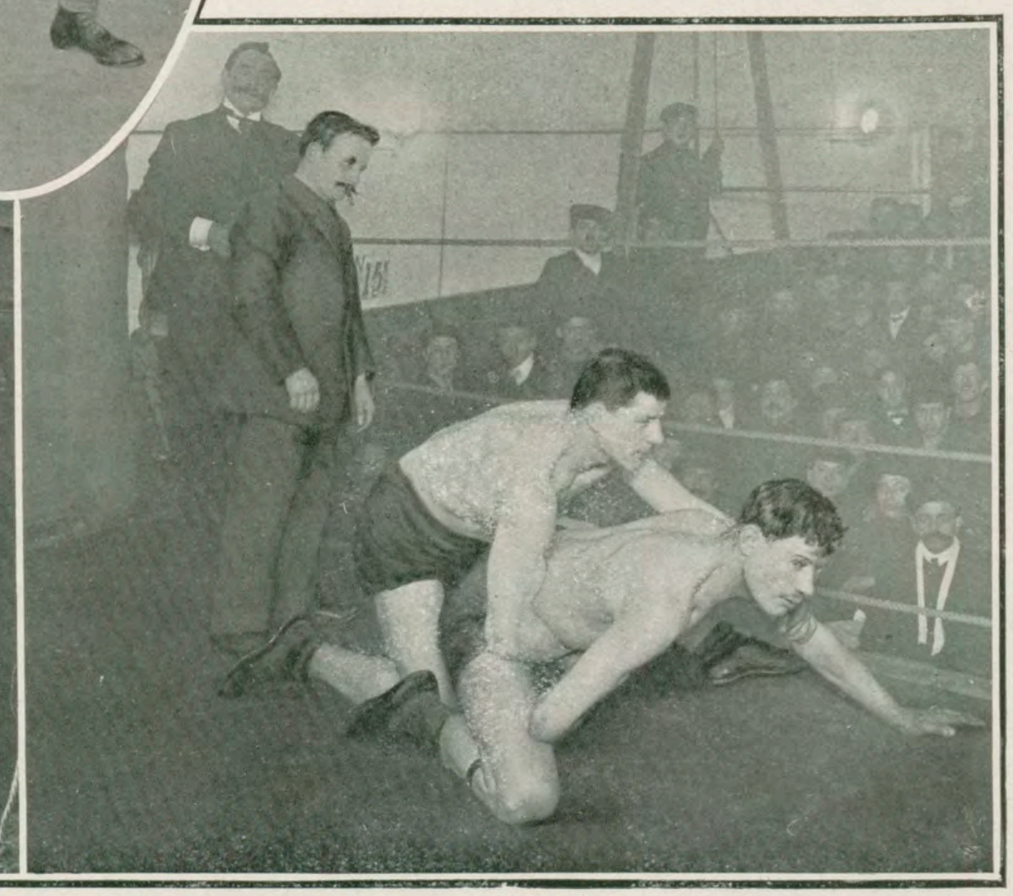
Le capitaine Burgeat.

Cet officier vient d'acheter un aéroplane Antoinette, *qu'il va expérimenter au Camp de Châlons.*



Le Bayard-Clément.

Le Bayard-Clément *vient d'être acquis par le gouvernement russe. Notre photographie représente les officiers russes dans la nacelle de l'aéronat.*



Le championnat du monde de lutte.

Le championnat du monde de lutte amateurs se dispute en ce moment le samedi et le dimanche au Gymnase Rosset.

Principaux Résultats sportifs du 8 au 14 Mars

HIPPISME

LUNDI 8 MARS. — Enghien. — *Prix de la Somme* (steeple-chase, 3.500 mètres, 5.000 francs): 1. Antinoüs, à M. Pfizer (G. Sauval); 2 Mademoiselle Boniface, à une longueur; 3. Sauveur, 8 longueurs. Non placés : Iaxarte, Jungfrau. Pari mutuel : gagnant, 26 francs; placés, 13 fr. 50, 12 fr. 50.

Prix de la Picardie (steeple-chase handicap, 3.700 mètres, 5.000 francs) : 1. Roquette: à M. L. de Romanet (Defever); 2. Patachon, a 3 longueurs; 3. Hyrcanie, à 6 longueurs. Non placés : Capitaine III, Rainy Hours, Auerstædt, Laripette, Le Connétable. Pari mutuel, gagnant, 170 fr. 50; placés, 43 francs, 17 francs, 19 fr. 50.

Autres gagnants de la journée : Ixion IV, Fille du Duc. Mirage II, Reporter.

MARDI 9 MARS. — Saint-Ouen. — *Prix du Landy* (course de haies, handicap, 3.100 mètres, 5.000 francs) : 1. Gallerto, a M. E. Fischhof (G. Sauval): 2. Taïdoun, a 10 longueurs; 3. La Marmotte, 2 longueurs. Non places : Lord Kildare, Quille, Brantôme II, Furia. Pari mutuel : gagnant, 21 fr. 50; placés, 16 fr. 50, 47 fr. 50.

Autres gagnants de la journée : Khasnadar, Héron, Bitok, Monte Cristo, Etincelle II.

JEUDI 11 MARS. — Auteuil. — *Prix de la Muette* (steeple-chase, 4.000 mètres, 10.000 francs) : 1. Saint Caradec, à M. A. Veil-Picard (G. Parfrement) ; 2. Bathilde II, a 10 longueurs; 3. Clarens II, a une longueur. Non placés : Rainy, Hours, Alexandrine. Pari mutuel : gagnant, 19 fr. 50 ; placés : 12 francs, 23 fr. 50.

Autres gagnants de la journée : Magon, Patachon, Jumelle, Saut de Loup, Patricien.

VENDREDI 12 MARS. — Saint-Cloud. — *Prix de Saint-Cloud* (2.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Verdun, au baron M. de Rothschild (M. Barat); 2. Hérouval, a 2 longueurs ; 3. Prestissimo II, à 3 longueurs. Non placés : Chulo, Alcazar, Docteur, Philosophy. Pari mutuel : gagnant, 26 fr. 50; placés : 20 fr. 50; 51 francs.

Autres gagnants de la journée : May Wred, Ulysse, Léopard, Jim Cana.

SAMEDI 13 MARS. — Maisons-Laffitte. — *Handicap Optional* (1.600 mètres, 20.000 francs): 1. Jacobi, au baron M. de Nexon (G. Bartholomew); 2. Silver Streak, à une courte tête; 3. Cortado, à 2 longueurs et demie. Non placés : Kuroki, Café Concert, Mystificateur, Biala, Durfort, Supplice, Gerbe, Belle Face, Sémiramis, Larragnaga, Képi, Hérault. Paris mutuel : gagnant, 118 fr. 50; placés: 36 fr. 50, 21 fr. 50, 29 fr. 50.

Prix Clover (1.200 mètres, 6 000 francs) : 1. Craïdon, à M. M. Marghiloman (G. Stern); 2. Saint Ferréol, à 2 longueurs et demie ; 3. Darraïdo, a 2 longueurs. Non placés : Beau Môme, Guy Fawks, Procès, Hernani, Grand Slam, Le Vatinet, Epiny, Diamant Jaune. Pari mutuel : gagnant, 28 francs; placés, 13 fr. 50, 24 fr. 50, 20 fr. 50.

DIMANCHE 14 MARS. — Auteuil. — *Prix d'Auteuil* (steeple-chase, 3.500 mètres, 20.000 francs): 1. Jumelle, à M. A. Veil-Picard (G. Parfrement); 2. Stokes, à 3 longueurs: 3. Rouvrou, à 15 longueurs. Non placés : Bushido, Bonfire. Pari mutuel ; gagnant, 17 francs; placés : 12 fr. 50, 23 francs.

Prix Juigné (course de haies, handicap, 3.500 mètres, 15.000 francs) : 1. Sainte Touche, à M. A.-P. Cunliffe (Heath); 2. Mademoiselle Aminte, à 3 longueurs; 3. Philomène, a 4 longueurs. Non placés : Flèche d'Eau, Tiercelet, Auerstædt, Rouziers Pari mutuel: gagnant, 51 francs; placés : 41 fr. 50; 37 fr. 50.

ATHLÉTISME

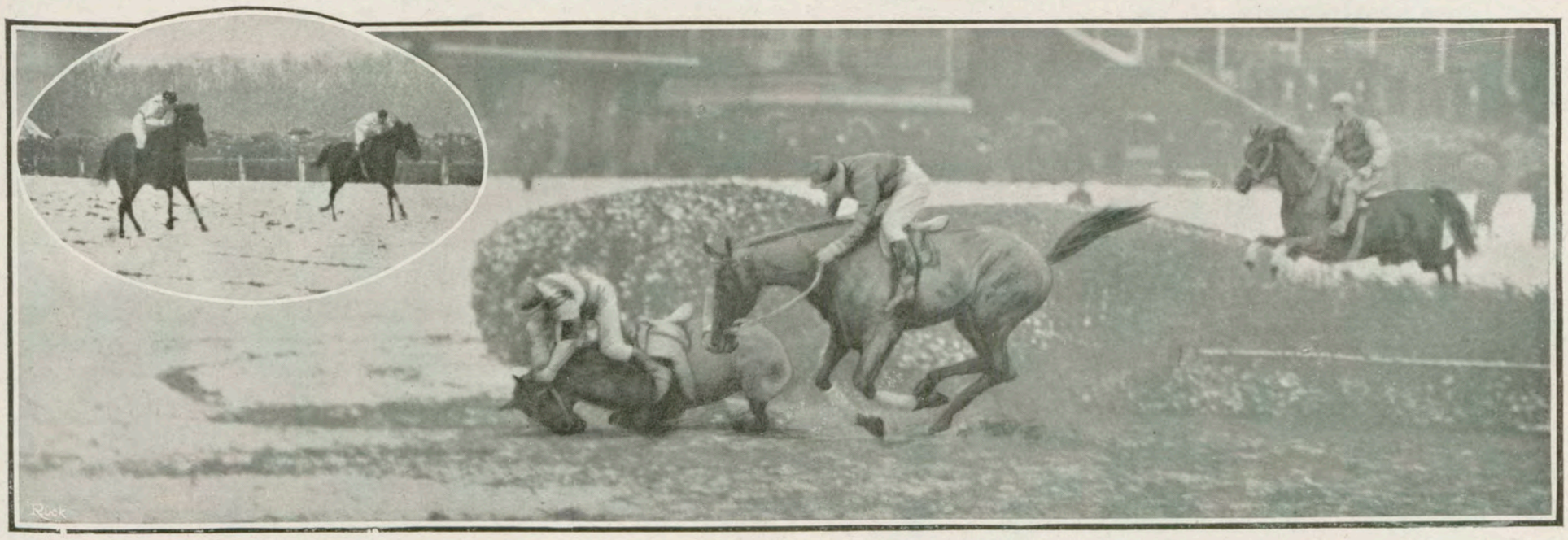
SAMEDI 13 MARS. — *Boxe.* — Wonderland. — Willie Lewis est déclaré vainqueur aux points de Steve Smith. Léon Truffier met Bob Megennis knock-out au septième round.

Les Six jours de New-York : 1. Cibot-Orphée (Français) 1 178 kilom. 980 m. ; 2. Metkus-David (Américain-Indien), 1.157 kilom. 900 m. ; 3. Dinner-Prouty (Américains), 1.129 kilom. 735 m. ; 4. Tony Lœsling-G Klubertranz (Allemand-Américain), 1.107 kilom. 688 m. ; 5. Selton-Fraser (Cubain-Anglais), 1.085 kilom. 319 m.).

DIMANCHE 14 MARS. — *Football-rugby.* — A Bordeaux, le Stade Bordelais bat le Racing Club de France. A Lyon, le Stade Toulousain bat le Football Club de Lyon.

DIMANCHE 14 MARS. — Nancy. — *Championnat militaire de cross-country.* — 1. Renard: 2. Ballon ; 3. Prévost; 4. Thierry; 5. Cousin. Classement par équipes : 1. 87e d'infanterie (Saint-Quentin), 59 points; 2. 131e d'infanterie (Orléans), 100 points; 3 154e d'infanterie (Lérouville), 103 points.

AUTEUIL ET NICE



Mlle Aminte Sainte-Touche

L'arrivée du Prix Juigné (haies, 3.500 m., 15.000 fr.)

Malgré une attaque de Mlle Aminte, Sainte-Touche conservait l'avantage par 2 longueurs.

Bonfire Stokes Jumelle

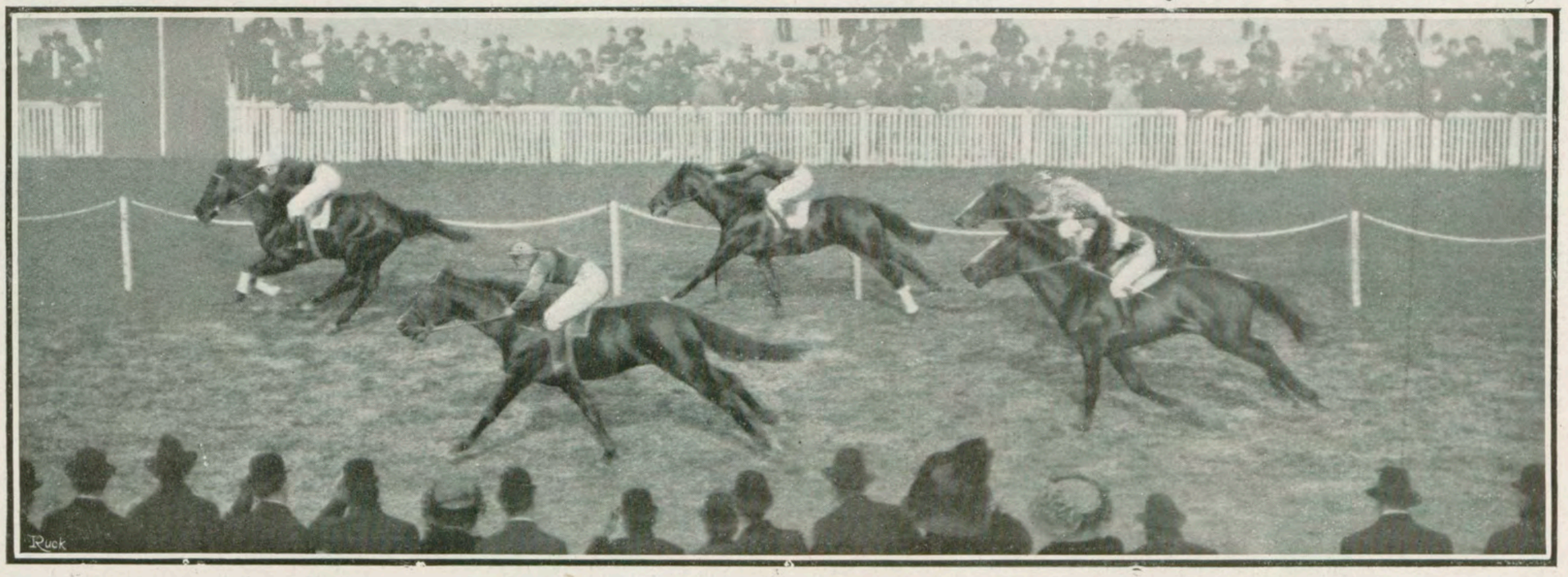
Le Prix d'Auteuil (steeple, 3.500 mètres, 20.000 francs, Auteuil 14 Mars.)

Après le bull-finch, Jumelle prenait l'avantage sur Stokes et le battait de 3 longueurs. Rouvrou était troisième à 15 longueurs.

Ludivine Matsouyé Cintra Silvie

Le Prix du Pré-Catelan (steeple, 3.500 mètres.)

Cintra se dérobe et les autres tombent. Matsouyé, remonté, achevait seul le parcours, car Ludivine, également remontée, tombait au brook.



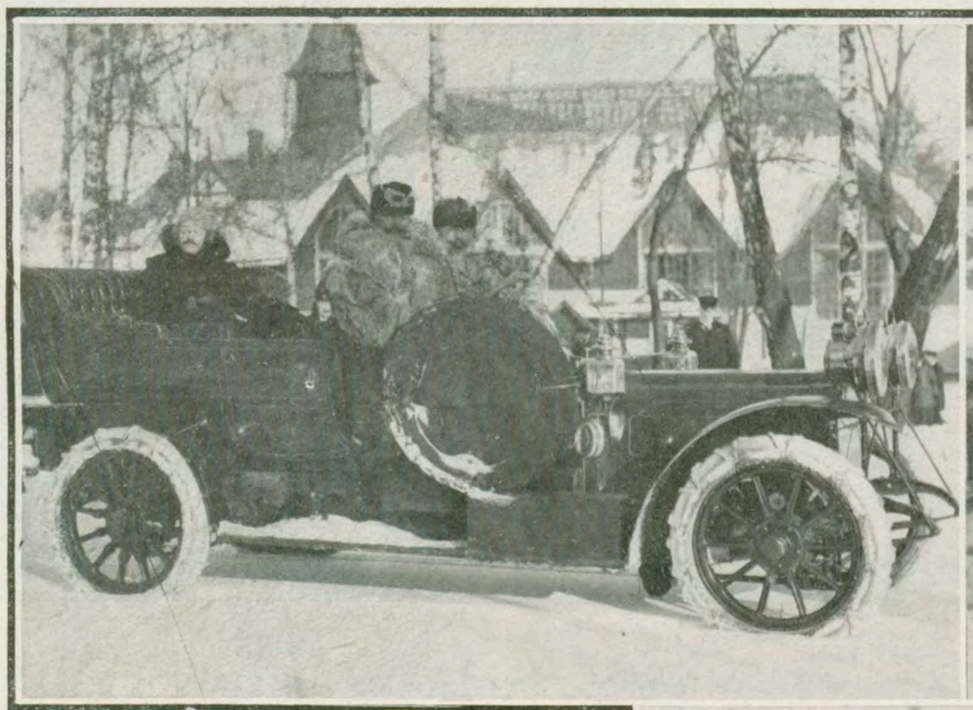
Grill Room Val Suzon Bon Guillaume Tell Kaama

L'arrivée du Grand Prix de Nice (2.200 mètres, 50.000 francs, Nice 14 Mars.) (Photographie de notre envoyé spécial.)

A l'entrée de la ligne droite, la partie était circonscrite entre Val Suzon et Grill Room. Val Suzon lâchait à la distance. La victoire de Grill Room était dès lors assurée et il l'emportait d'une longueur et demie, tandis que Val Suzon gardait l'avantage sur Bon par une encolure.

Une Course d'Automobiles dans la neige

La course Gothenbourg-Stockolm est gagnée par une voiture française — La neige n'est pas faite pour effrayer nos constructeurs



Au col de Bussang.

M. Haardt sur sa 50-chevaux six-cylindres Mors, vient de franchir le col de Bussang rendu inaccessible aux voitures attelées, par suite des neiges. Pneus Dunlop.

Un des clous des « Nordicka Spelen » — Jeux du Nord — a été la course annuelle de Gothenbourg-Stockolm qui a été plus intéressante encore cette année, du fait de la participation de chauffeurs étrangers.

Notre correspondant a pu interviewer à son arrivée le vainqueur, M. Skog.

« La course a été quelque peu fatigante, lui a-t-il déclaré. Toutefois, elle a été très intéressante et a montré la qualité de l'automobile.

Les routes ont été en grande partie très pénibles, telles que dans le « Westergötland », entre Axvall et Lerdala, où une neige épaisse était amoncelée, ce qui n'était pas très aisé à passer. Même l'ingénieur Lindstrom, avec sa 50-chevaux, a eu de grandes difficultés. Le passage du « Käglan » est, depuis longtemps, connu comme très pénible. Il l'était cette année. Etroit, glissant, escarpé, il était dangereux aussi bien pour les chauffeurs que pour les voitures, aussi bien pour les muscles que pour les nerfs. Le passage du « Käglan » franchi, la route était comparativement bonne : la température était meilleure aussi que dans le Westergötland, où il a fait jusqu'à 20°. »

Par une coïncidence curieuse, au moment où la voiture 28-chevaux Mors, de Skog franchissait la première la ligne d'arrivée, une autre Mors, du type 50-chevaux six-cylindres, pilotée par M. Haardt, directeur commercial, s'adjugeait un record d'endurance et d'audace en franchissant le col de Bussang, dans les Vosges, rendu inaccessible par les neiges aux voitures attelées.

F. A. Wheel.

Skog gagnant de Gothenbourg-Stockolm.

Sur sa voiture Mors, Skog est arrivé premier, 12 minutes devant le second, Lindberg.

Le vainqueur de la course.

Par 20 degrés au-dessous de zéro, et par les routes disparaissant sous les neiges; la distance qui sépare les deux plus grandes villes de Suède a été couverte en 27 h. 30.

LE PRIX FINOT A AUTEUIL

Jumelle. Bonfire. Souvigny. Schaffhouse. Clarens II. Saut-de-Loup. Be Quick III.

Le saut du brook dans le Prix Finot (steeple, 3,500 mètres, 20,000 francs). Auteuil, 7 mars.

Après dix jours de chômage, les hippodromes ont pu rouvrir leurs portes le 7 Mars. Le prix Finot est revenu à Jumelle, à M. Veil-Picard (G. Parfrement). Bonfire s'est élancée en tête. Aux tribunes, elle précédait Jumelle et Souvigny. Dans la ligne droite, Jumelle avait l'avantage et l'emportait d'une longueur sur Saut-de-Loup, qui enlevait, d'une demi-longueur, la seconde place à Bonfire.

La Vie et les Inventions des Frères Wright

Par VICTOR BREYER et ROBERT COQUELLE

I

Dayton et la famille Wright — Ses origines — Le journalisme mène à tout..... — La Wright Cycle C° — De la bicyclette à l'aéroplane

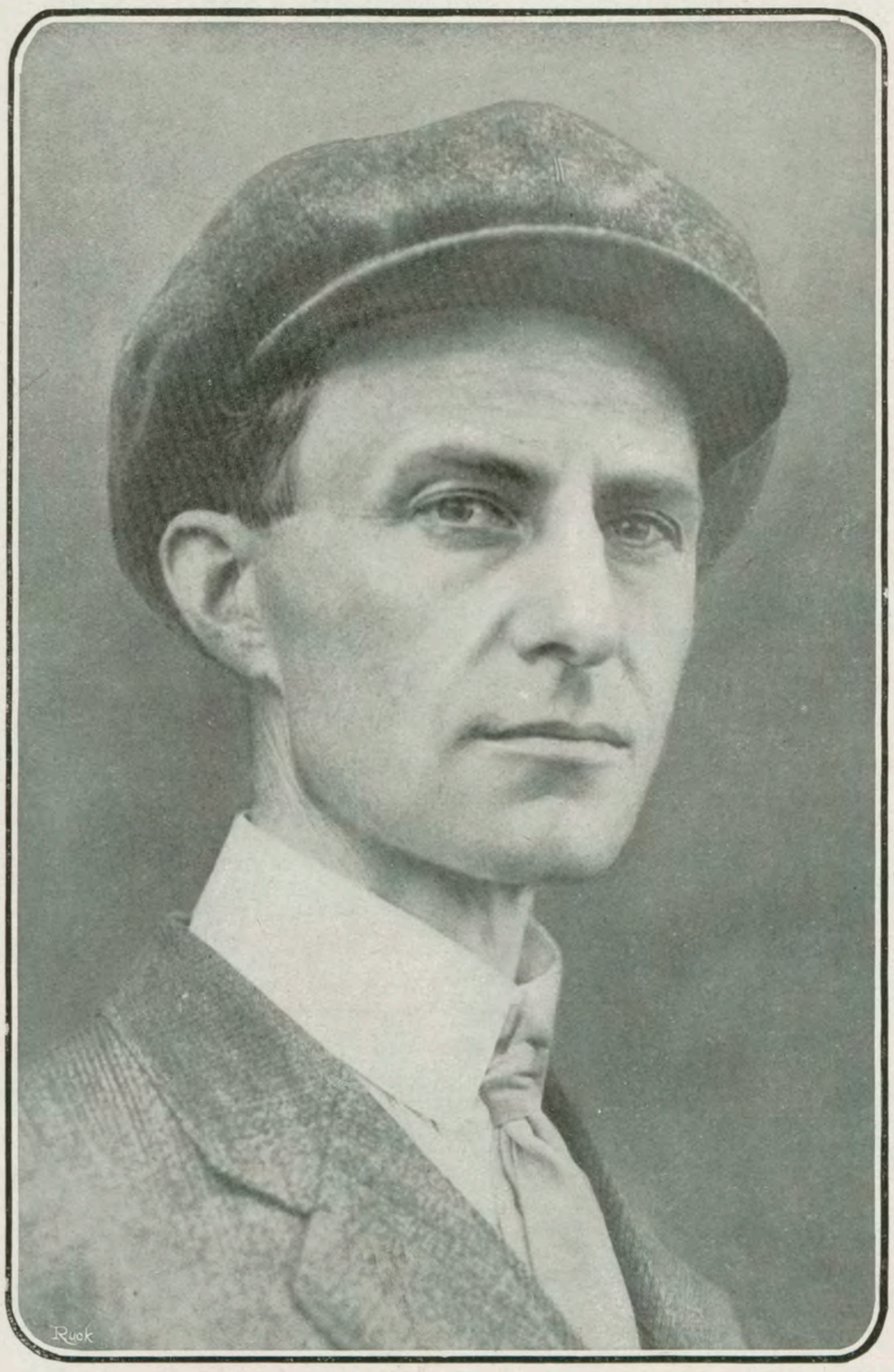
DAYTON (Etat d'Ohio), chef-lieu du Comté de Montgomery, 85.000 habitants, usines d'automobiles, fabriques d'appareils de chauffage, grande aciérie, usine de la National Cash Register (caisse enregistreuse).

Ainsi s'expriment les annuaires au sujet de la ville qui revendique aujourd'hui le grand honneur d'avoir donné naissance aux protagonistes de la conquête de l'air. Les deux héros de l'histoire à la fois simple, parce que véridique et fantastique, parce qu'elle ressemble à un conte de fées, que nous allons essayer de raconter ici, Wilbur et Orville Wright sont, en effet, tous deux originaires de Dayton. Non seulement ils y virent le jour, de même que leurs père et mère, mais encore ils y ont résidé jusqu'au moment où leur extraordinaire épopée les amena à courir le monde.

Les deux auteurs de ces notes ont eu, à quelques années de distance, la bonne fortune de visiter les Wright chez eux, l'un au moment où le mystère qui entourait les deux frères semblait impénétrable, l'autre tout récemment, c'est-à-dire au moment où le monde entier saluait enfin en eux les héros de la plus sensationnelle découverte des temps modernes. Tous deux ont pu constater que Dayton est une ville quelconque bâtie sur le modèle invariable des cités qui peuplent l'Est des Etats-Unis. Ses rues larges et tracées au cordeau, les tramways à trolley qui la sillonnent, les magasins et les vastes monuments publics du centre, les innombrables cottages qui s'élèvent dans ses faubourgs, rien de tout cela ne sort de la banalité des villes américaines, taillées, semble-t-il, sur un modèle à ce point uniforme qu'on les confond toutes entr'elles. C'est dans le quartier des affaires, c'est-à-dire au centre de Dayton, que s'élève encore aujourd'hui le modeste magasin flanqué d'un atelier, qui vit les Wright débuter dans la mécanique cycliste avant de s'attaquer à la solution du redoutable problème de la locomotion aérienne. C'est dans une des tranquilles avenues qui composent le quartier excentrique que s'élève la modeste, mais avenante, petite maison qui sert de « home » à la famille depuis de nombreuses années.

Miss Katherine Wright et son frère Orville.

La sœur des deux aviateurs exerce aux Etats-Unis la profession peu banale, pour une femme, de professeur de grec.



Wilbur Wright.

L'aîné des deux frères est le seul que nous ayons vu jusqu'ici en France à bord de son aéroplane.

Les frères Wright sont, chacun le sait, des Américains pur sang. Toutefois, du côté de leur père, leur ascendance a été retracée jusqu'au XVII^e^ siècle, comme venant d'Angleterre. Du côté maternel, leurs origines sont allemandes, puisque le nom de jeune fille de leur mère est Koerner, et que M^me^ Wright venait de Hambourg. La brave et digne femme mourut d'ailleurs à Dayton voici quelque dix-neuf ans, c'est-à-dire longtemps avant le triomphe définitif de ses enfants et même leurs débuts dans la carrière qui devait leur rapporter successivement tant d'honneurs, après tant de déboires.

Le père des Wright, qui existe encore aujourd'hui et jouit même, malgré son grand âge, d'une robuste santé, occupe depuis longtemps le poste de révérend, dans une de ces missions qui abondent dans les pays anglo-saxons. Ayant résidé toute sa vie à Dayton, il y jouit de l'estime et de la considération générales, et encore aujourd'hui, bien que son grand âge lui interdise toute fatigue sérieuse, ses concitoyens ont souvent recours à son ministère.

La famille Wright comprend cinq enfants, quatre garçons et une fille; on verra plus loin de quelle aide précieuse fut pour les conquérants de l'air la gracieuse miss Katherine, comment elle suivit pas à pas les efforts héroïques de ses frères dans la voie qu'ils s'étaient tracée, et quelle collaboratrice zélée elle a été pour eux de tout temps, et surtout en ces dernières années. Les deux autres frères, aujourd'hui mariés, ont quitté la maison paternelle, et bien qu'étant restés en fort bons termes avec toute la famille, n'ont pris aucune part aux faits qui nous intéressent ici. Enfin, des deux conquérants de l'air, l'aîné Wilbur est né le 16 avril 1867, et le second Orville, le 16 août 1871. Les hasards de la vie ont, dès leur plus tendre enfance, étroitement unis les deux frères, et toute leur existence les montre cheminant côte à côte, et combattant ensemble l'âpre bataille du « struggle for life », rendue nécessaire par la modeste situation de fortune de leur famille.

Ce que nous voudrions faire ici en plus de ces sèches notes biographiques et avant que les nécessités du récit ne nous limitent à une simple énumération des faits, c'est donner au lecteur une idée de ce qu'est cette famille Wright. Pour pénétrer le caractère, et bien comprendre la haute mentalité de ces braves gens, il suffit d'avoir passé quelques heures sous le toit familial de Dayton. On a souvent comparé celui que nous connaissons le mieux en France, c'est-à-dire Wilbur, à un de ces anachorètes du vieux temps, qui passaient toute leur existence dans une cellule, à la fois prison et laboratoire, absorbés dans leur étude. La comparaison est juste. Sans aucun doute, les deux frères se ressentent de

leur origine paternelle, et il faut avoir vu comme nous, le révérend présider la table de famille et réciter gravement les quotidiennes actions de grâce, pour comprendre la haute morale de puritanisme qui anime ces deux jeunes gens, amenés par les hasards de l'existence à se livrer corps et âme à l'étude du plus moderne des problèmes scientifiques. Ennemis de toute réclame tapageuse, ayant en horreur tout ce qui peut ressembler au bluff dont on les accusa si longtemps d'être les champions ; ainsi paraissent ces deux hommes aujourd'hui célèbres presque malgré eux, si l'on peut dire, dans le monde entier. Chose curieuse, ils n'ont ni l'un ni l'autre conservé la moindre amertume de ce temps où la presse des deux continents (car il est bon de rappeler que les Wright furent prophètes dans leur pays encore moins que dans le nôtre), lorsqu'elle voulait bien s'occuper d'eux, les dépeignait comme de vulgaires aventuriers, occupés à monter à leurs contemporains le plus infernal des « bateaux ». Aujourd'hui, si l'on rappelle à Wilbur et à Orville cette pénible période, leurs yeux clairs et francs d'hommes qui n'ont jamais menti parce qu'ils ont horreur du mensonge, se contentent de sourire. Et ce sourire constitue leur seule revanche vis-à-vis de tous les ignorants et de tous les incrédules qui les malmenèrent autrefois si rudement !...

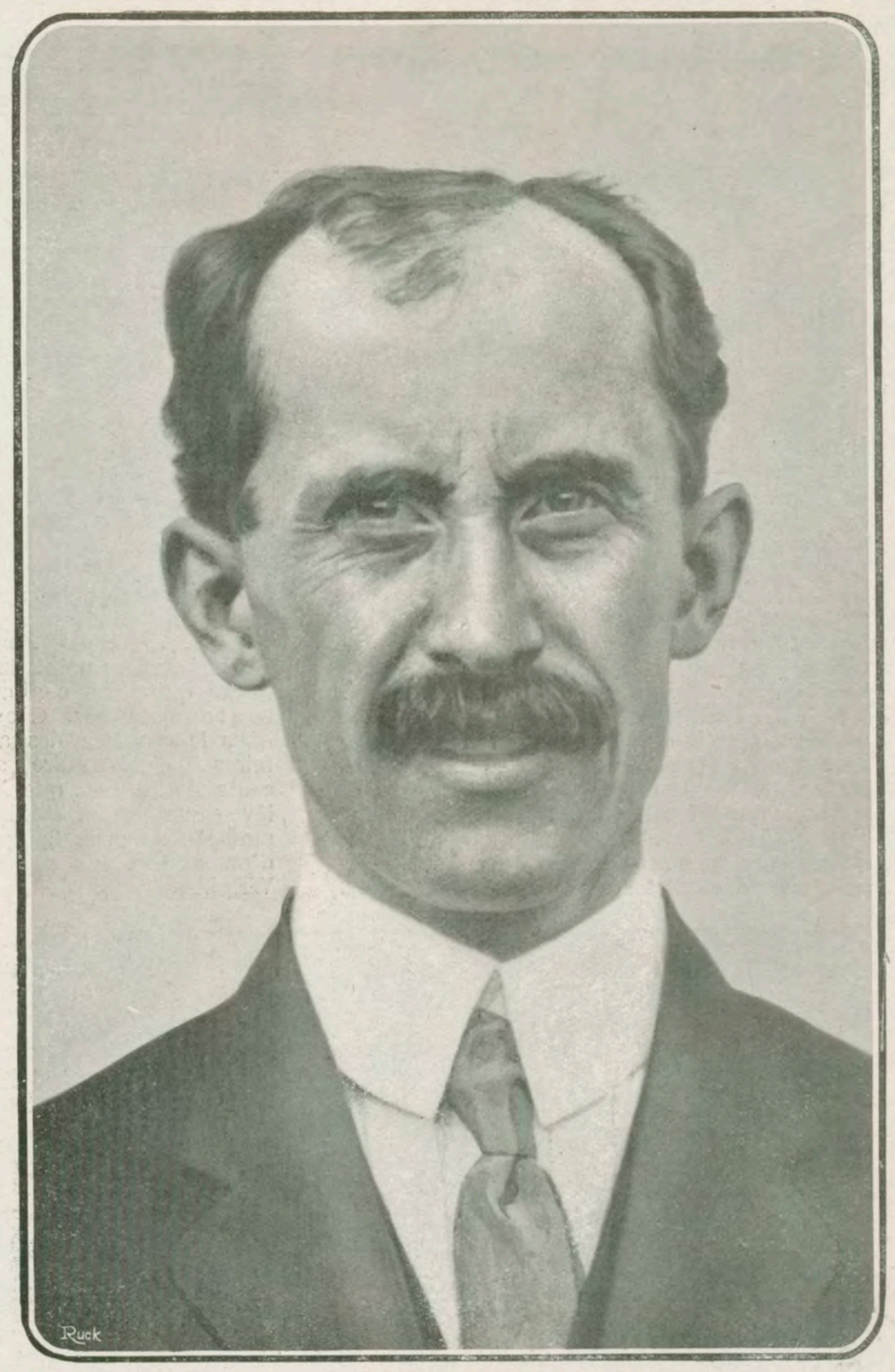
Il ne sera pas déplacé de dire en passant quelques mots à propos de la seule femme, qui ait, jusqu'ici, traversé la vie des deux ascètes, mère plus encore que sœur, puisqu'ainsi l'a voulu la fatalité qui les rendit orphelins. Jusqu'en ces derniers temps, exactement jusqu'au tragique accident de Washington, Miss Katherine Wright exerçait au Steele High School (Ecole supérieure de Dayton) les fonctions de professeur de grec et de latin. C'est assez dire que la jeune femme possède une intelligence et une instruction fort au-dessus de la normale. Dès les premiers tâtonnements de ses deux frères dans la voie qui devait leur valoir la fortune et la célébrité, elle fut leur confidente de tous les jours, on pourrait même dire leur collaboratrice. Rien de ce qui s'est passé à ce sujet ne lui a été indifférent, et elle a partagé tous les instants de découragements, comme toutes les joies, des deux acharnés chercheurs. N'est-il pas touchant de voir aujourd'hui l'empressement avec lequel Wilbur et Orville ont tenu à lui faire vivre la période des honneurs et du succès, comme elle avait vécu celle des peines et des déboires ?

Pour en revenir à nos deux principaux personnages, disons que s'ils sont assez dissemblables, c'est surtout en apparence. L'aîné, Wilbur, est doué d'un calme et d'un flegme invraisemblables. Très taciturne et peu communicatif, il ne se départit cependant jamais d'une extrême civilité. Pourtant, lorsqu'obsédé par quelque farouche interviewer, il refuse de répondre, on perdrait son temps à insister. Le cadet, lui, est au contraire un causeur, et qui mieux est, un causeur aimable. Sans aucun doute, ses qualités de sang-froid sont inférieures à celles de son aîné. Mais, sur tous les autres points, les deux frères se ressemblent étroitement.

Ainsi, dès leur enfance, Wilbur et Orville se montraient ce qu'ils n'ont jamais cessé d'être, c'est-à-dire sérieux, de nature calme et réfléchie, avides d'apprendre et de comprendre.

Il est probable qu'à l'école, à l'heure où la plupart de leurs condisciples s'ébattaient dans les jeux qui sont l'apanage de l'insouciante jeunesse, tous deux se faisaient remarquer par cette tranquillité réfléchie qui forme le fond de leur caractère. Au surplus, nous n'entendons pas écrire ici l'histoire complète de leur vie, mais seulement la partie ayant trait à cette découverte qui fait d'eux, aujourd'hui, deux des gloires de l'humanité. Aussi, passerons-nous rapidement sur ces points déjà lointains, pour aborder ce qui a plus directement rapport à notre sujet.

Détail vraiment curieux et, croyons-nous, inédit. C'est dans la carrière de journalistes que les deux Wright ont débuté, au moment où il leur fallait choisir une profession. A eux deux, à force de patience et d'ingéniosité, ils parvinrent, sans aucune aide étrangère appréciable, à fonder une petite feuille quotidienne qui s'appela d'abord *The Midget* (Le Nain), et un peu plus tard, changea son titre contre celui de *The Evening Item*. Un des signataires de ces notes a eu l'occasion de voir dans la demeure familiale de Dayton un exemplaire du fameux journal, relique précieusement conservée et qui rappelle à ses auteurs une période à laquelle ils ne doivent point penser sans émotion. Ce journal est daté du 1er juillet 1890 et, bien que consacré exclusivement aux nouvelles locales et régionales, il n'en est pas moins remarquablement « fait », comme on dit en terme de métier. En même temps qu'ils éditaient cette feuille, les deux Wright s'occupaient d'un petit commerce d'imprimerie, qui fut à un moment suffisamment prospère pour qu'ils puissent le céder dans des conditions avantageuses. Mais notre grand Girardin l'a dit, le journalisme mène à tout, à condition d'en sortir. C'est ce que firent les deux frères.



Orville Wright.

Le plus jeune des deux hommes-oiseaux, fut victime, aux Etats-Unis, d'une chute dans laquelle il se brisa la jambe.

Le cottage de Wright.

C'est dans ce modeste cottage où habite toute la famille, que les deux frères conçurent le plan de leur génial appareil.

Ils débutèrent alors dans le commerce cycliste, en ouvrant sous le nom de Wright Bros Cycle Company, un magasin où ils s'occupaient de l'assemblage, de la vente et de la réparation des bicyclettes. Ce commerce fut fondé par eux en 1895, et c'est seulement en 1904 qu'ils cessèrent de s'en occuper, absorbés qu'ils étaient par les développements gigantesques de la découverte que les circonstances les avaient amenés à faire, puis à perfectionner.

C'est, en effet, dans le petit atelier destiné d'abord à limer des cadres et ajuster des roues de bicyclettes, que les Wright construisirent les appareils informes qui devaient peu à peu être transformés en machines à voler. C'est là que, petit à petit, s'ébaucha l'œuvre géante qui remplit aujourd'hui le monde d'admiration.

Nous entrons donc, vous le voyez, de plain-pied dans notre récit, et, dès le prochain article, nous assisterons à l'éclosion des idées, d'abord confuses, qui s'emparèrent du cerveau des deux marchands de bicyclettes de Dayton, au point de les amener à transformer radicalement une existence d'abord aiguillée, semble-t-il, vers des destinées toutes différentes.

(A suivre.)

VICTOR BREYER et ROBERT COQUELLE.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. Motti. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.